





Kapitel 10

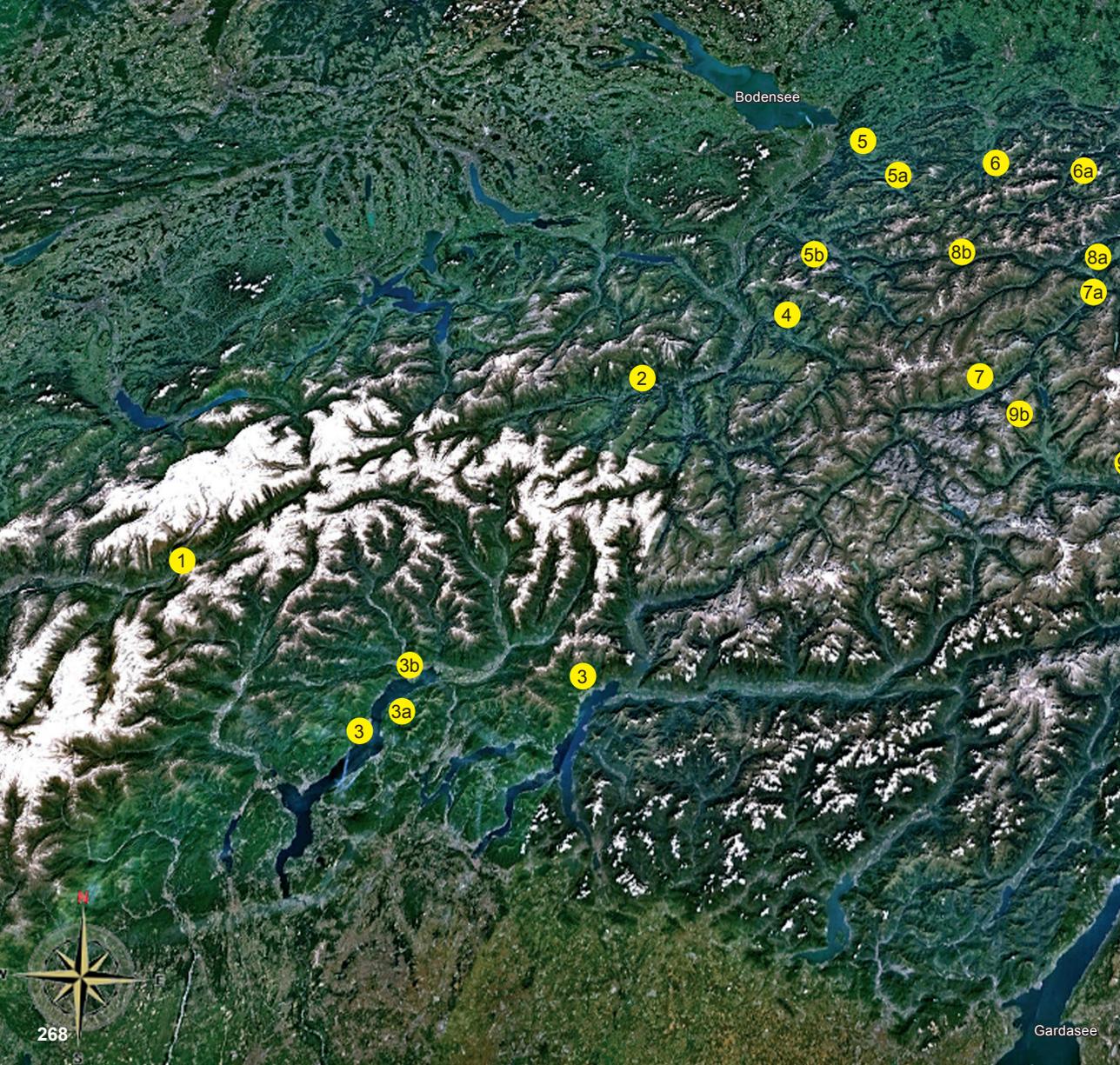
Streckenfluggebiete der Alpen

**Entnommen aus dem
Streckenflugbuch 2. Auflage
von Burkhard Martens**

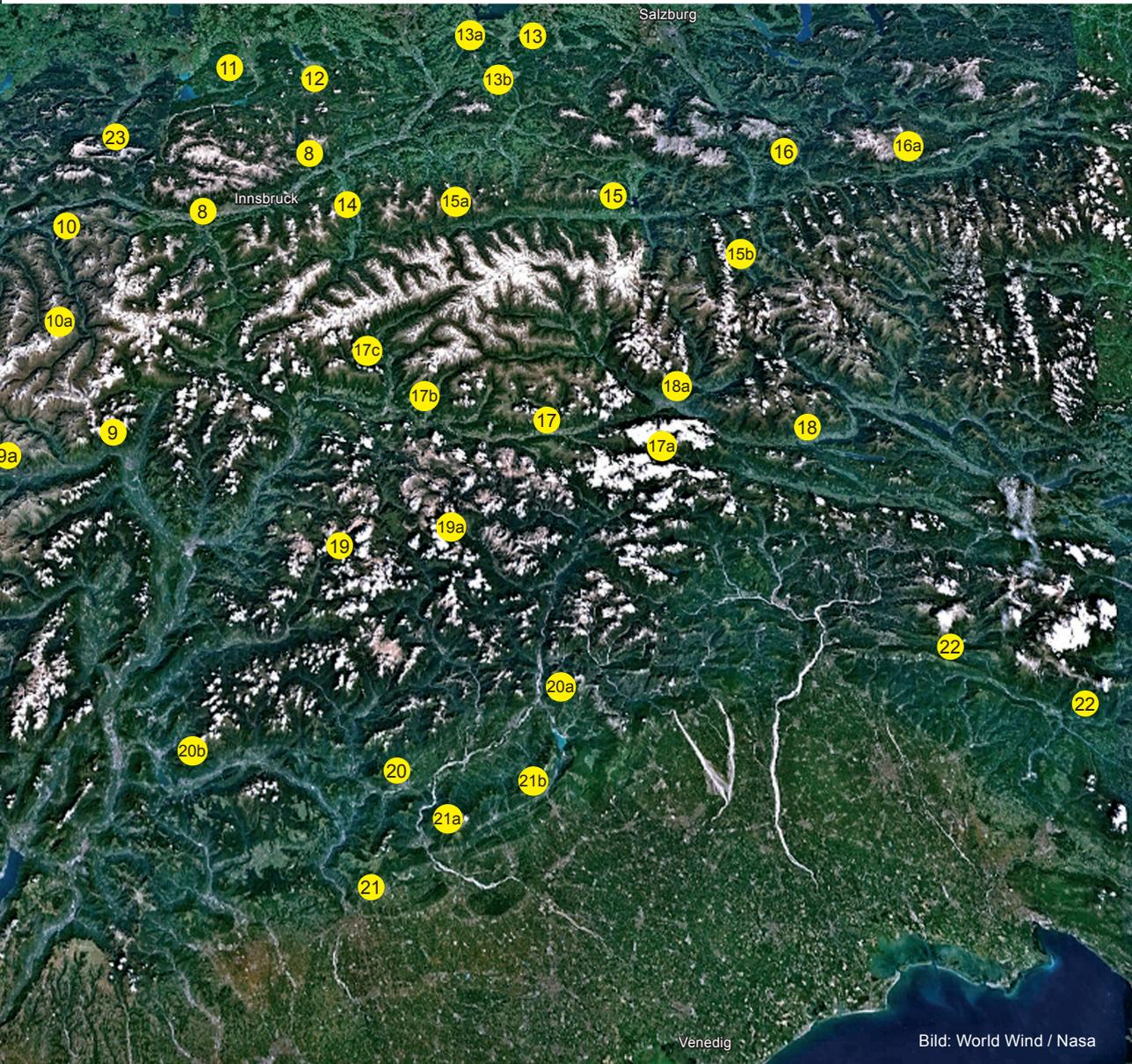
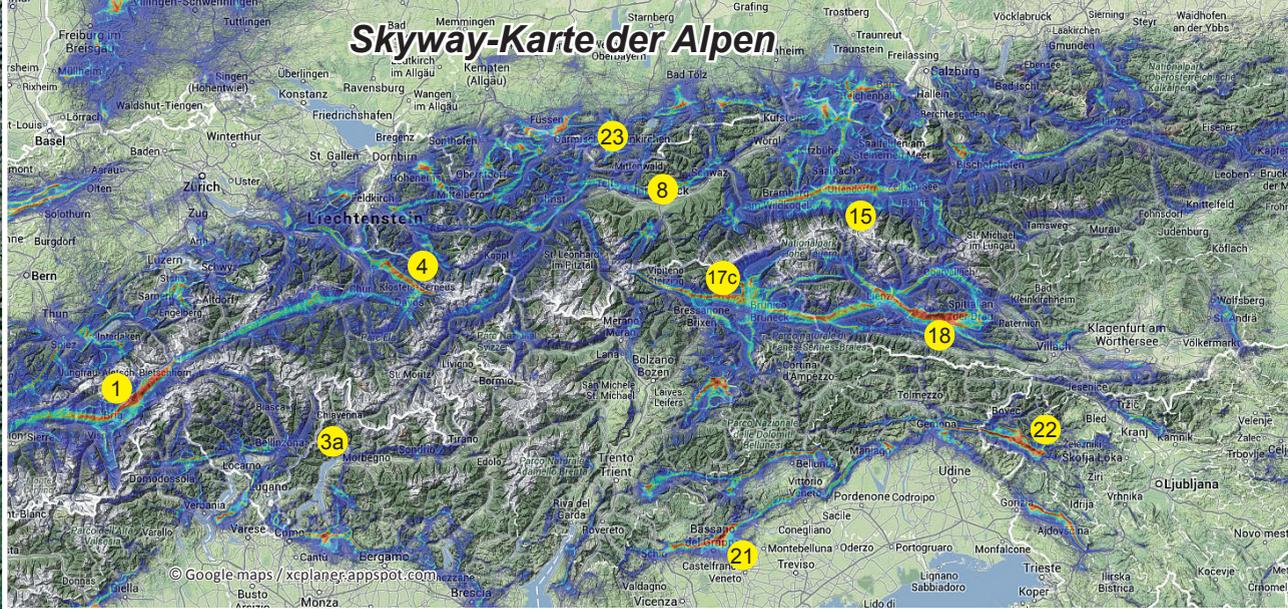


Kapitel 10

23 Streckenfluggebiete mit 60 Startplätzen und ihre Lage im Alpenraum.



Skyway-Karte der Alpen



Kapitel 10: Streckenfluggebiete der Alpen

Im folgenden Kapitel werden ausgewählte Streckenfluggebiete vorgestellt. Es handelt sich dabei um landschaftlich beeindruckende, größtenteils für Einsteiger geeignete, teilweise aber auch anspruchsvollere Fluggebiete. Fast alle Streckenfluggebiete sind aufgeführt, in denen in den letzten Jahren für den OLC groß gepunktet wurde.

Mit der Leistung der heutigen Drachen und Gleitschirme kann prinzipiell überall Strecke geflogen werden, hier sind die Gebiete aufgeführt, in denen es „anscheinend“ etwas einfacher geht.

Für jedes Fluggebiet werden Strecken für Einsteiger, erfahrene Piloten und Rekordjäger vorgestellt oder vorgeschlagen.

Wenn man sich die großen Flüge der Piloten ansieht, stellt man für die Westalpen fest, dass fast alle weiten Flüge im Wallis (Rhonetal), Rheintal, und Engadin durchgeführt werden oder zumindest große Streckenabschnitte hier liegen. In den östlichen Alpen fallen bei den weiten Flügen folgende Gebiete besonders auf: Pinzgau, Drautal, Pustertal, Inntal, Unterengadin und Vinschgau.

Das einzige Nord-Süd verlaufende Tal, das häufiger für Alpenquerungen benutzt wird, ist das Ötztal. Alle anderen großen Streckenfluggebiete sind mehr oder weniger deutlich

Ost-West ausgerichtet. Alpenüberquerungen sind aber auch rel. leicht im Gasteiner Tal, über den Fellbertauerntunnel, Ahrntal, Ofenpass und Reschenpass möglich.

Am östlichen Alpennordrand wird meistens versucht, in die zentraleren Alpen, also in thermikstärkeres Gebiet zu fliegen.

Im schweizerischen Jura werden viele flache Dreiecke in Ost-West-Richtung geflogen.

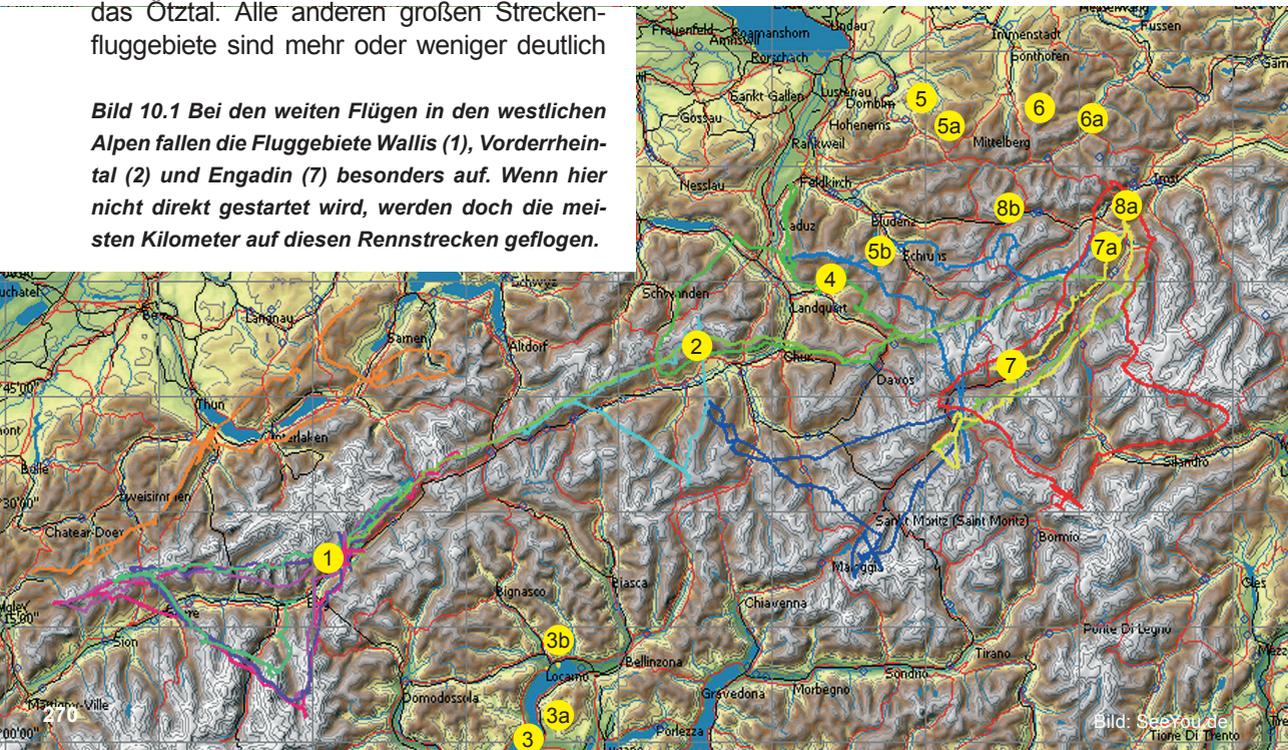
Am Alpensüdrand wird selten in die zentraleren Alpen geflogen, meistens werden flache Dreiecke versucht. Besonders stark fliegen hier die Slowenen, etliche 200+ Flüge mit Gleitschirmen sind dort zu beobachten.

Wenn geeignete Wetterlagen erwähnt werden, wird immer nur auf Besonderes hingewiesen. Bei einer schwachwindigen Hochdrucklage ist es überall gut.

Anmerkung:

Die Österreicher planen großräumig Transponderzonen einzuführen. Das könnte unser freies Fliegen extrem beeinträchtigen und einige geplante und im hinteren Teil vorgestellte Flüge unmöglich machen. Hoffen wir, dass es nicht allzu schlimm wird.

Bild 10.1 Bei den weiten Flügen in den westlichen Alpen fallen die Fluggebiete Wallis (1), Vorderrheintal (2) und Engadin (7) besonders auf. Wenn hier nicht direkt gestartet wird, werden doch die meisten Kilometer auf diesen Rennstrecken geflogen.



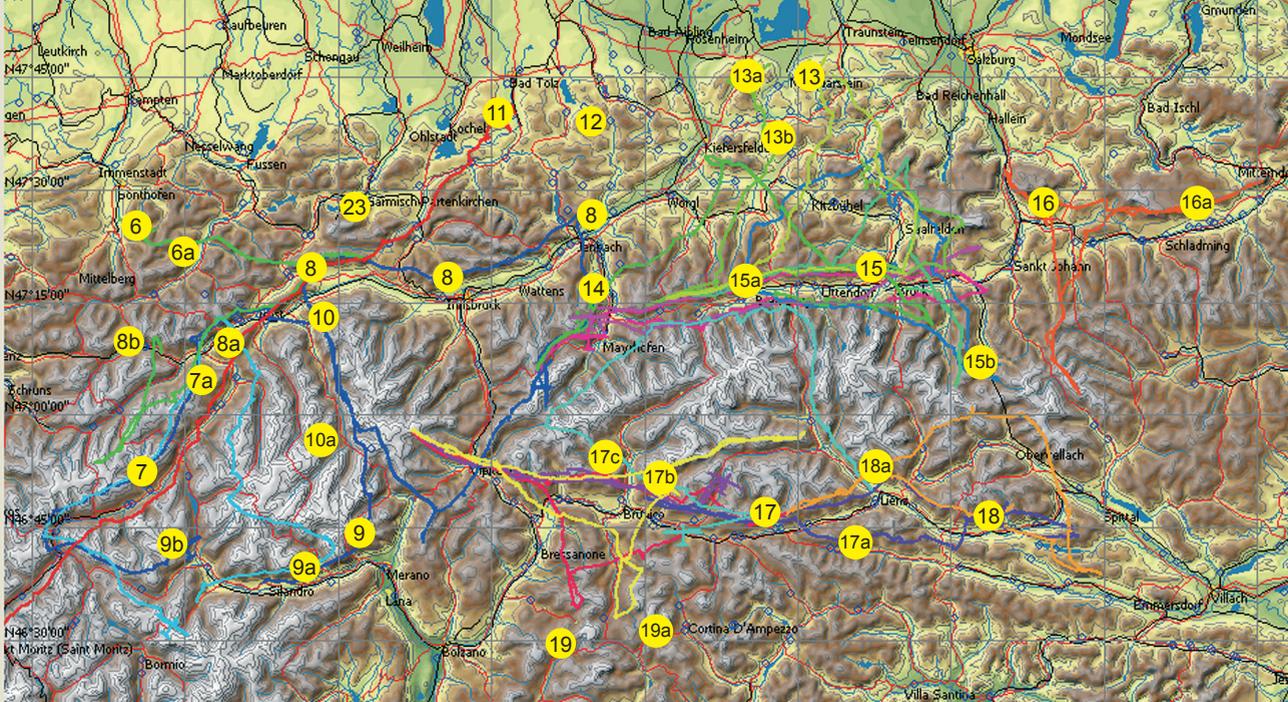


Bild 10.2 Bei den weiten Flügen in den östlichen Alpen fallen die Fluggebiete Inntal (8), Pinzgau (15), Pustertal (17) und Drautal (18) besonders auf. Wenn hier nicht direkt gestartet wird, werden doch die meisten Kilometer auf diesen Rennstrecken geflogen.

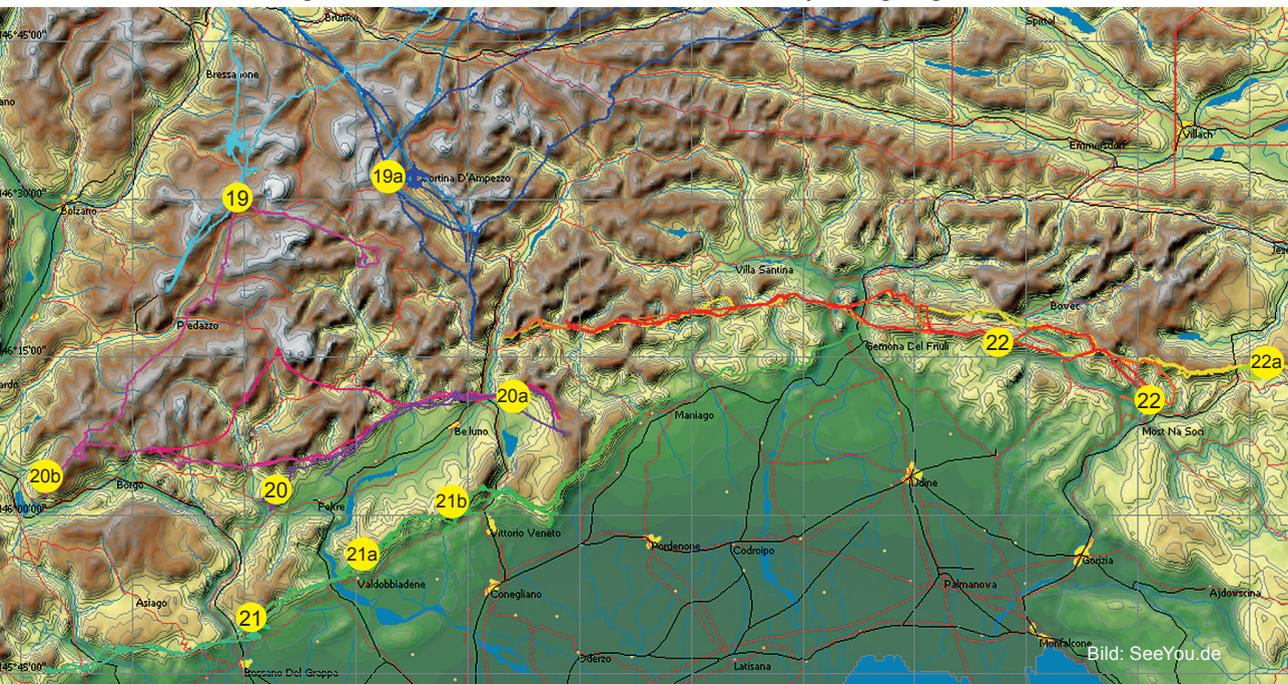
Bitte beachten:

Alle Start- und Landeplätze können sich gelegentlich ändern. Es kommen neue hinzu und alte dürfen nicht mehr benutzt werden. Deshalb bitte immer bei den Seilbahnen, Flugschulen oder Clubs aktuelle

Informationen einholen. Eine ganz tolle App hierzu ist: [burnair map](#) oder auf der Internetseite [www.burnair.cloud](#)

ΔH steht für delta Höhe = Höhenunterschied
rote Pfeile = Flugroute, **blaue Pfeile** = Talwind

Bild 10.3 Bei den Flügen in den südlichen Ostalpen fallen besonders die vielen riesigen flachen Dreiecke auf, die von Slowenien gestartet wurden. Es wird selten in die zentralen Alpen eingeflogen.



Die guten Streckenfluggebiete

	Seite		Seite	
1	Fiesch, Wallis (CH)	12	13a Hochries/Kampenwand (D)	124
2	Flims, Laax, Vorderrheintal (CH)	22	13b Unterberg, Kössen (A)	125
3	Lago Maggiore	28	14 Penken, Finkenberg, Höhenstraße, Zillertal (A)	128
3a	Mt. Lema, Lugano (CH)	28	15 Schmittenhöhe, Pinzgau (A)	136
3b	Mt. Mezzo, Gera Lario (I)	31	15a Wildkogel, Pinzgau (A)	143
4	Fanas, Prättigau (CH)	34	15b Stubnerkogel, Gasteiner Tal (A)	145
5	Bregenzerwald Andelsbuch, Bezau (A)	40	16 Bischling, Werfenweng (A)	148
5a	Diedamskopf (A)	43	16a Stoderzinken, Ennstal (A)	153
5b	Golm (A)	44	17 Sillian, Pustertal (A)	156
6	Oberstdorf, Nebelhorn (D)	46	17a Obertilliach, Gailtal (A)	162
6a	Bach, Lechtal (A)	52	17b Grentenalm, Pustertal (I)	166
7	Scuol, Engadin (CH)	54	17c Speikboden, Sand i. Taufers (I)	166
7a	Fiss, Oberes Inntal (A)	58	18 Emberger Alm, Drautal (A)	182
8	Innsbruck, Inntal (A)	62	18a Zettlersfeld, Lienz (A)	196
8a	Landeck, Inntal (A)	73	19 Dolomiten (I)	200
8b	Arlberg (A)	74	20 Mt. Avena, Feltre (I)	212
9	Meran, Hochmuth, Vinschgau (I)	78	20a Mt. Dolada, Belluno (I)	214
9a	Latsch, Vinschgau (I)	80	21 Mt. Grappa, Bassano (I)	222
9b	Wattles u. Haideralm, Vinschgau (I)	83	21a Mt. Cesen, Valdobbiadene (I)	232
10	Ötz, Ötztal (A)	86	21b Revine Lago (I)	234
10a	Sölden, Ötztal (A)	90	22 Kobala, Tolmin (SLO)	236
11	Brauneck, Isartal (D)	94	22a Sorica (SLO)	242
12	Wallberg, Tegernsee (D)	106	23 Garmisch-Patenkirchen (D)	248
13	Hochfelln/Rauschberg, Chiemgau (D)	116		

Die Aravis-Rennstrecke in Frankreich, rechts das Mount Blanc Massiv. Foto: Foto: J.Maupoint_Gin Gliders



Bewertung der Fluggebiete für die Streckenflugtauglichkeit in Abhängigkeit, ob sie für Einsteiger (bis 50 km), für Fortgeschrittene (bis 100 km) oder für erfahrene Piloten (größer 100 km) geeignet sind.

Folgende Bewertungsmaßstäbe sind zugrunde gelegt (Anlehnung an Skipisten).

● Ein in jeder Hinsicht einfaches Gebiet, keine großen Querungen, viele Außenlandeplätze, ein liebliches Gelände und gute Rücktransportmöglichkeiten.

● Ein wie ●, aber mit leicht zu meistern Schwierigkeiten.

● Ein gutes Streckenfluggelände mit mittelgroßen Talsprüngen, starken Talwinden oder wenig Landemöglichkeiten

● Ein Fluggelände mit tollen Streckenmöglichkeiten, aber größeren Schwierigkeiten.

● Ein Fluggebiet, in dem erfolgreich weite Strecken geflogen werden, aber mit großen Schwierigkeiten wie langen oder vielen Talquerungen oder sehr wenigen und kleinen Notlandeplätzen.

Anmerkung dazu:

Die Bewertung bezieht sich auf die im jeweiligen Fluggebiet vorgeschlagenen Flüge. Die Liste steht im Anhang auf Seite 621.

An guten Tagen mit hoher Basis und wenig Wind, ist es fast überall verhältnismäßig einfach, Strecke zu fliegen. Deshalb wird ein mäßig guter Tag mit für das Gebiet mittlerer Basis bei der Bewertung angenommen.

Alle Fluggebiete sind von Haus aus gut zum Streckenfliegen, deshalb sind sie beschrieben. Eine schwarze Bewertung macht nicht das Fluggebiet schlecht, sie deutet daraufhin, wo es Schwierigkeiten gibt: Starke Talwinde, wenig Landemöglichkeiten, weite oder viele Talsprünge.

Ich habe mir viele Gedanken gemacht, ob so eine Liste sinnvoll ist. Ich denke schon. Es soll eine Orientierungshilfe, vor allem für Einsteiger und fortgeschrittene Piloten sein. So gibt es im tollen Streckenflugrevier Oberstdorf für Einsteiger große Schwierigkeiten, Profis dagegen fliegen dort verhältnismäßig leicht sehr große Aufgaben. An diese Flüge sollten sich aber keine Einsteiger heranwagen.



Bewertungsliste der Fluggebiete, in Anlehnung an Skipistenbewertung

● blau = einfach ● rot = mittel ● schwarz = schwer

Fluggebiet	Einsteiger bis 50 km	Fortgeschritt. bis 100 km	Profi größer 100 km
1 Fiesch	●	●	●
2 Flims	●	●	●
3 Mt. Lema	●	●	●
4 Fanas	●	●	●
5 Bregenzerwald	●	●	●
5a Diedamskopf	●	●	●
6 Oberstdorf	●	●	●
6a Bach	●	●	●
7 Scuol	●	●	●
7a Fiss	●	●	●
8 Gnadental, Innsbruck	●	●	●
8a Venet	●	●	●
8b Arlberg	●	●	●
9 Meran	●	●	●
9a Latsch	●	●	●
9b Watles, Haideralm	●	●	●
10 Ötz, Ötztal	●	●	●
10a Sölden	●	●	●
11 Brauneck	●	●	●
12 Wallberg	●	●	●
13 Hochfeln	●	●	●
13a Hochries, Kampenwand	●	●	●
13b Unterberg, Kössen	●	●	●
14 Zillertal	●	●	●
15 Schmittenhöhe, Wildkogel	●	●	●
15b Gasteiner Tal	●	●	●
16 Bisling	●	●	●
16a Stoderzinken	●	●	●
17 Pustertal	●	●	●
17a Obertilliach	●	●	●
17b Grenta	●	●	●
17c Speikboden	●	●	●
18 Emberger Alm	●	●	●
18a Zettlersfeld	●	●	●
19 Dolomiten	●	●	●
20a Mt. Avena	●	●	●
20b Mt. Dolada	●	●	●
21 Monte Grappa, Bassano	●	●	●
21a Mt. Cesen	●	●	●
22 Socatal, Slowenien	●	●	●
23 Garmisch, Wank	●	●	●



1 Fiesch



Fiesch mit dem Eggishorn, dem Aletschgletscher, das Wallis und das Goms: dies alles sind Wörter, die ergeizigen Streckenfliegern den Puls beschleunigen. Hier wurde fast jedes Jahr unter den Gleitschirmfliegern der Sieg ausgemacht. Bei den Schweizern immer noch, aber die Piloten der Ostalpen haben mit dem Speikboden ein konkurrenzfähiges Gebiet entwickelt.

Fiesch ist berühmt-berüchtigt. Es gibt wohl kaum ein einfacheres Fluggebiet, um wirklich große FAI-Dreiecke zu fliegen. Und wenn aufgrund einer Südlage keine FAI-Dreiecke möglich sind, können immer noch kleine bis große Flache Dreiecke „abgeritten“ werden.

An guten Tagen können nachmittags die Turbulenzen am Landeplatz enorm sein. So groß, dass diejenigen, die es richtig einschätzen einige Kilometer weiter westlich landen,

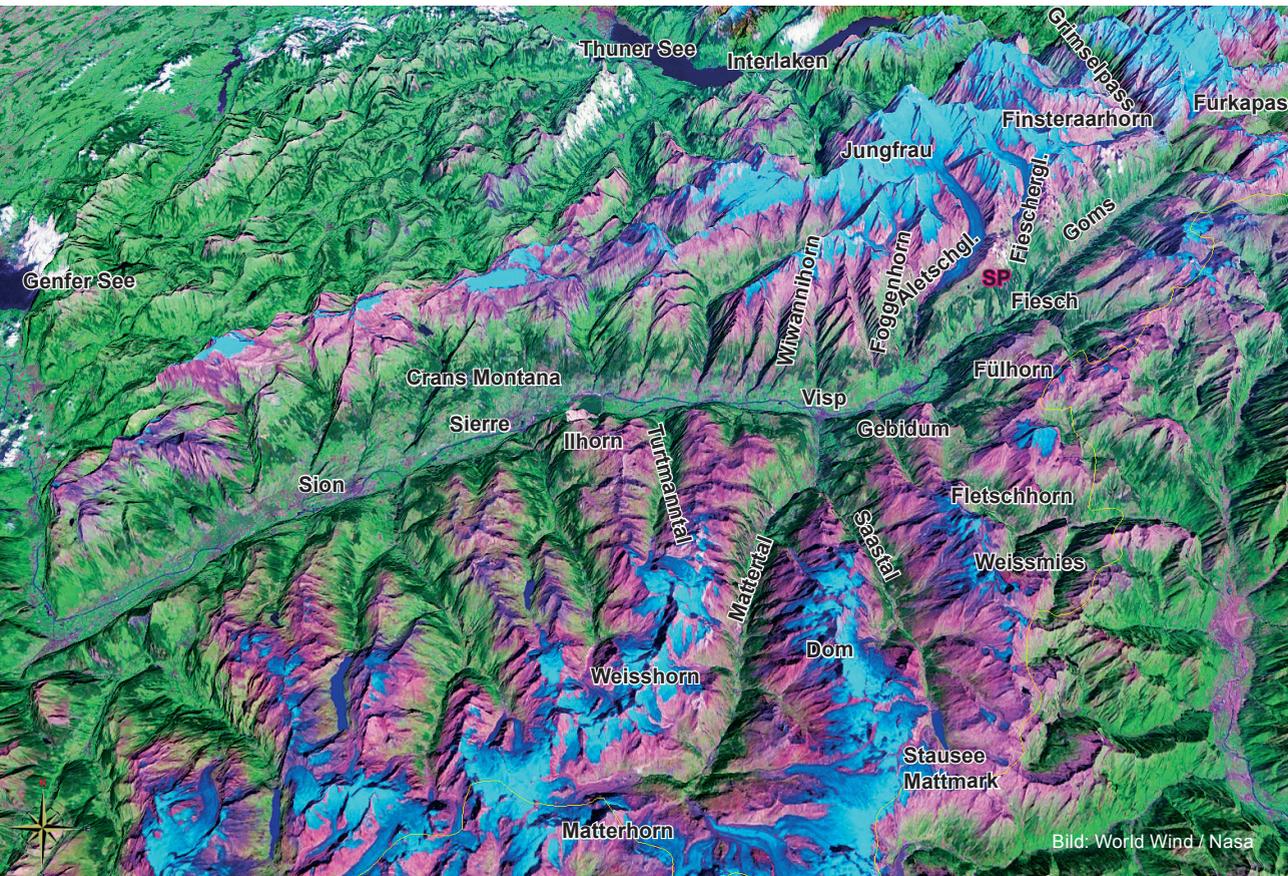
Bild 10.1.1 Das Wallis, „die“ Rennstrecke der Schweizer. Hier wird fast jedes Jahr der Gleitschirm-OLC entschieden.



Bild 10.1.2 Hat der Pilot das Eggishorn überhört, hat er eine gewaltige Aussicht auf den Aletschgletscher. Foto: Nina Brümmer

dort weht meist ein normaler turbulenzarmer Talwind. Die Turbulenzen und das Fliegen vor schroffen Felswänden schreckt viele Piloten ab.

Jeder Pilot kann in Fiesch fliegen, Einsteiger und Wenigflieger müssen nur vernünftig sein und zur stärksten Thermikzeit pausieren, genauso wenn die Talwinde stark wehen.



Geeignete Wetterlagen

Alle schwachwindigen Lagen sind gut. Stärkere Nord- oder Nordostlagen (Bise) sind zum Fliegen in Fiesch nicht geeignet. Bei stärkeren Westlagen kann meist zwischen dem Eggishorn und Grimselpass geflogen werden. Bei Südlagen können große Fläche Dreiecke geflogen werden, FAI-Dreiecke gehen schwer, weil der Südüberdruck in der Nähe des Hauptkammes dort zu starken Südwind produziert.



bare Thermik. Höhe Grimselpass dreht der Pilot um. Zehn Kilometer westlich von Fiesch ist das Wallis südlich ausgerichtet, das ist gut um mittags und nachmittags unterwegs zu sein. Hier wird bis Höhe Siere geflogen. Die Talwinde werden noch weiter westlich ziemlich extrem und hochreichend und im August wird die Luft dort auch stabiler. Nun wird das Wallis gequert, Peilpunkt ist die im Talwind befindliche westliche Bergflanke des Illhorn, dann über das Turtmanntal, über das Mattertal zur Weissmies im Saastal. Zurück geht es auf den sonnenbeschienenen Westflanken des Saastals, am Fletschhorn vorbei zum Fülhorn und Endanflug auf Fiesch.

Die großen Aufgaben, 120 km FAI-Dreiecke und größer

Es ist prinzipiell geschickt, seine Strecke so zu legen, dass der Pilot die Sonne im Rücken hat, dann fliegt er die nächste Bergflanke an, auf der die Sonne möglichst senkrecht steht. Umgesetzt bedeutet dies im Fluggebiet, dass zuerst nach Osten geflogen wird. Das Goms, wie das obere Wallis heißt, ist hier von den Bergflanken südöstlich ausgerichtet. Diese Flanken erzeugen schon sehr früh brauch-

Die Flugroute im Detail

Der Hauptstartberg ist am Eggishorn die Mittelstation Kühboden, die Drachen starten direkt unterhalb der Station. Die Gleitschirmpiloten gehen in fünf Minuten nach Osten (SP-Heimat) oder in zehn Minuten nach Westen (SP-Galvera) zum Starten, Höhe je

Bild 10.1.3 Die großen FAI-Dreiecke von Fiesch, zwischen 125 und 245 km sind eingezeichnet. Auf der Skyway-Karte auf Seite 282 kann man kaum noch etwas im Detail erkennen, zu viele Tracks liegen übereinander. Sind die TMA's von Sion aktiv ist der Flug kaum noch durchzuführen.

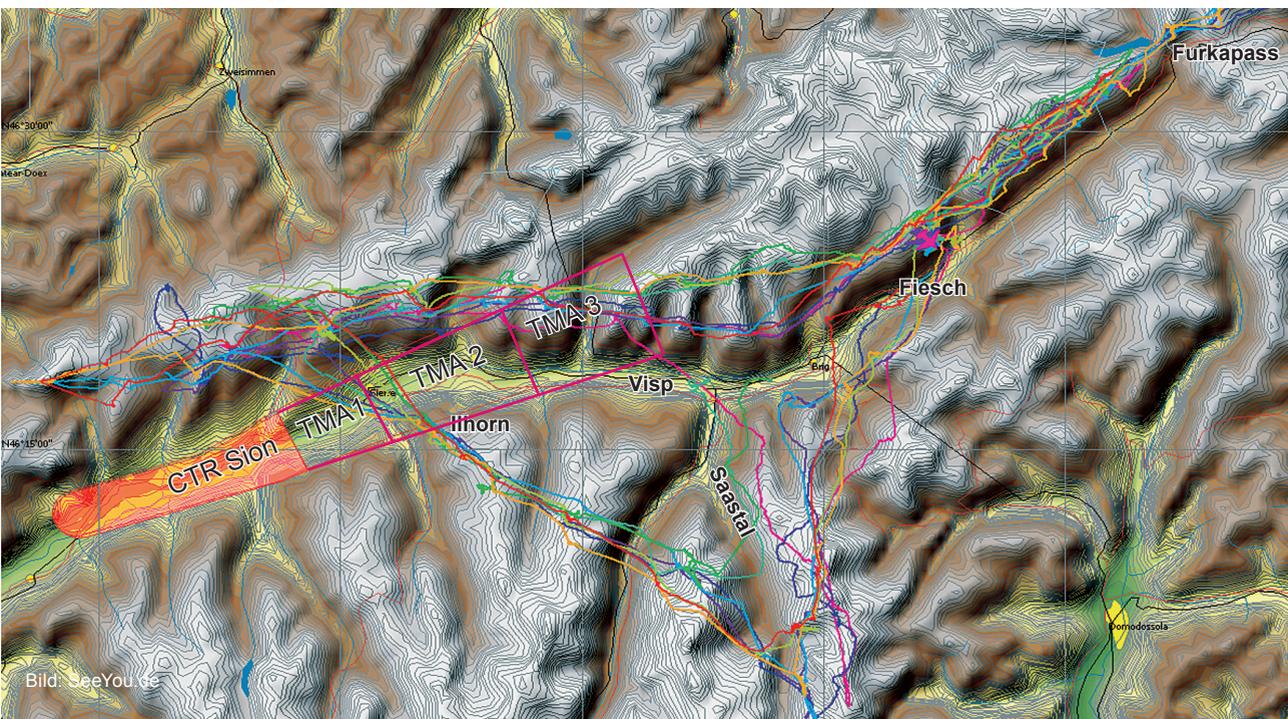




Bild 10.1.4 Am Startplatz "Heimat". Er ist in wenigen Minuten auf dem Weg nach Osten erreicht.

ca. 2100 Meter. Die Hausbärte können an guten Tagen gar nicht verpasst werden. Die Lokals starten so früh wie es nur geht und jeder kann sehen, wo sie aufdrehen. Ansonsten sind prinzipiell die senkrecht von der Sonne angestrahlten Flanken anzufliegen.

Hat der Pilot ca. 2900 m erreicht, gibt das



Bild 10.1.5 Der Drachenstartplatz ist direkt neben der Kühbodenstation der Eggishornseilbahn.

Eggishorn den Blick Richtung Norden frei. Hier kann er nun den berühmten Aletschgletscher aus der Luft betrachten. Mit maximaler Höhe wird nun zur Querung nach Bellwald angesetzt. Ist der Pilot tief, findet er die Thermik über dem Ausläufer von Bellwald Richtung Fiesch. Ist er höher, fliegt er um Bellwald herum auf die südöstlich ausgerichteten Bergausläufer. Schafft er es hier aufzudrehen, hat er das erste kleine Problem des Tages gelöst. Weiter ist es recht einfach. An



Bild 10.1.6 Im Hausbart vom Startplatz „Galvera“, man geht einige Minuten nach Westen. Der meistfrequentierte ist allerdings der Startplatz „Heimat“, er liegt nur wenige Minuten östlich der Mittelstation.



Bild 10.1.7 Anflug auf Bellwald, im Hintergrund das Goms.

jedem Bergausläufer, der ins Goms fällt, dreht er auf. In Höhe Münster sieht man den Segelflugplatz im Tal und Höhe Ulrichen den stillgelegten Militärflugplatz. Je näher der Streckenflieger dem Grimselpass kommt, um so weiter hält er sich an die hinteren hohen Berge. Am Siedelhorn (Bild 10.1.10 Seite 278), dem letzten Berg vor dem Pass, dreht er um und fliegt über die Ausläufer zurück bis Bellwald.

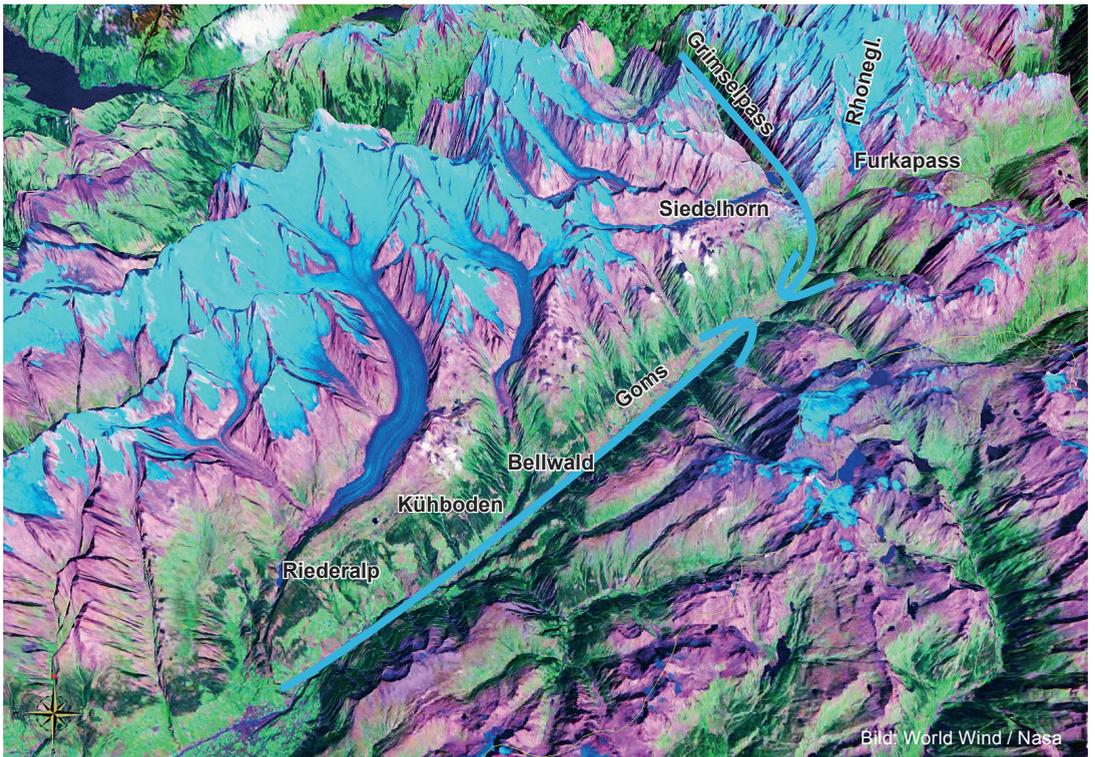


Bild 10.1.8 Das Goms, der einfachste Teil der Strecke. Vergleiche mit Seite 279, die Nordwindfalle des Grimselfasses.

Hier steht jetzt die Querung zum Eggishorn an. Da für die ca. 40 km schon zwei Stunden vergangen sind, wird über die Ostseite des Kühbodens weiter vor die Südflanke geflogen. Ist dazwischen eine Thermik, wird diese natürlich mitgenommen.

An der Waldgrenze zum Kühboden wird Höhe gemacht, dann lässt man sich ans

Eggishorn zurückversetzen und macht dort Maximum. Über dem Bergausläufer Richtung Westen (dahinter fällt das Gelände zum Aletschgletscher ab, Bild 10.1.11) fliegt der Pilot bis zur Riederalp. Hier am westlichen Ende des gesamten Eggishornmassivs, steht ein überaus zuverlässiger Bart. Weiter geht es über die einzelnen Bergausläufer,

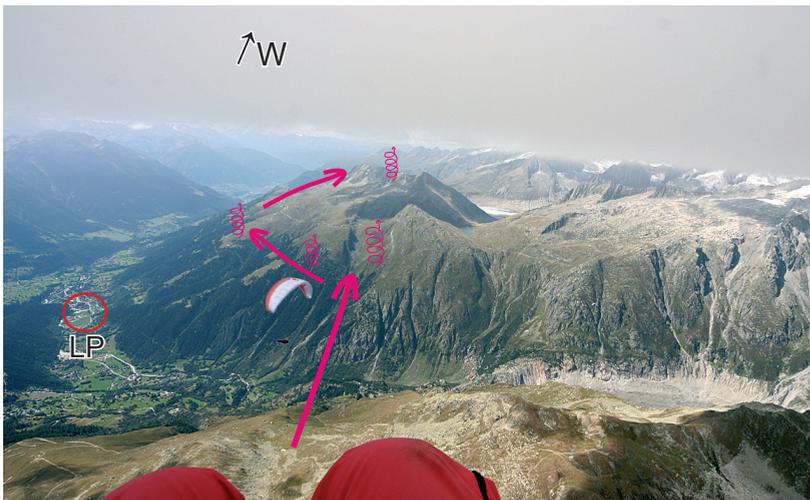


Bild 10.1.9 Anflug aufs Eggishornmassiv. Ist der Pilot früh zurück, findet er die Thermik auf den Süd-Ostflanken. Kommt er etwas später, fliegt er vor die südlicheren Bereiche. Hat er vor der Hochebene des Kühbodens Höhe gemacht, fliegt er ans Eggishorn und dreht dort bis zum „Anschlag“ auf. Links unten das Fieschertal und der Landeplatz.



Bild 10.1.10 Kurz vor dem Siedelhorn, dahinter der Grimselpass, der Rhonegletscher und der Furkapass.

Fogghorn, Gärsthorn, Wiwannahorn, es wird immer bis zur Basis gedreht und so Strecke gemacht. Viele dieser Bergausläufer besitzen vorgelagerte Kuppen, sinkt der Pilot tief, wird vor oder über der Kuppe die Thermik gesucht. Erst danach lässt man sich an den hinteren höheren Berg versetzen. So geht es weiter bis Crans Montana, etwa 55 Kilometer von Fiesch entfernt.

In den letzten Jahren hat sich eine Alternativroute etabliert. Viele Piloten queren am Eggishorn den Aletschgletscher und fliegen dann Richtung Crans Montana, immer extrem weit nördlich des Haupttals. Diese Route ist bei hoher Basis und stärkerem Westwind die bessere. Es ist allerdings sehr

beeindruckend am nördlichen Gletscherrand zu fliegen und absaufen darf man hier auf keinen Fall!!! Siehe Bild 10.1.11.

Seit einigen Jahren fliegen fast alle Piloten den direkten Weg über das Illhorn (GPS Peilpunkt Illhorn: $46^{\circ}15'50''$ O $007^{\circ}35'10''$), weiter über das Turtmanntal, Mattertal ins Saastal, siehe Bild 10.1.3.

Das Fliegen tief in Seitentälern ist nicht jedermanns Sache, deshalb fliegen vorsichtigere Piloten nun die gleiche Strecke bis Höhe Visp zurück und queren dann ins Saastal, der lila Track im Bild 10.1.3.

Diese Route ist länger, aber die Querung kleiner. Kommt der Pilot tief bei der Querung über das Wallis von Visp ins Saastal zum Gebidum, kann er hier im Talwind hochsoaren und dann weiter thermisch fliegen. Kann der Pilot hier nicht ordentlich aufdrehen, fliegt



Bild 10.1.11 Der Weiterflug vom Eggishorn Richtung Westen, eingezeichnet die zuverlässige Thermik am Riederhorn und die Alternativroute. Sie ist bei hoher Basis und stärkerem Gegenwind aus West besser, aber nichts für Einsteiger.



Bild 10.1.12 Höhe Gärsthorn, mit Blick über Visp nach Süden ins Saastal.

er nicht weiter ins Saastal, es kommen ca. 15 Kilometer unlandbares Gebiet! Schafft er es allerdings an die Basis, mindestens 3000 m, besser 3500 m, kann er problemlos einfliegen, ab Saas Balen stehen riesige Landemöglichkeiten bereit. Weiter geht es Richtung Süden, an der imposanten Weissmies vorbei bis maximal Höhe



Bild 10.1.13 Das Obere Wallis, Höhe Leuk, mit Blick nach Osten Richtung Fiesch.

Stausee Mattmark. Zurück über Weissmies, Fletschhorn zum Fülhorn, dort geht's an der Westflanke noch mal hoch, dann kommt der Endanflug. Dieser beginnt eigentlich auch schon früher, der Talwind schiebt. Aber wenn der Pilot mehr Höhe hat, kann er näher an den Kühboden fliegen und so die Aufgabe weiter schließen, das gibt mehr Punkte im OLC. Die Aufgabe kann durch Verkürzen oder Verlängern aller Eckpunkte der Tagesqualität oder dem Können angepasst werden. Bereits 2006 flog Chrigel hier den 2014 immer noch bestehenden OLC-Dreiecksrekord mit 265 km!

Andere große Aufgaben

Flache Dreiecke können im Wallis mit Hilfe der Furka- und Oberalppassüberquerung extrem groß geplant werden. Hier wird in der Regel zuerst nach Osten geflogen. Weite One-Way-Flüge werden meistens mit Westwind nach Osten durchgeführt. Es wurde schon über 300 km weit ins Inntal und Engadin geflogen.

Die Nordwindfalle des Grimselpasses

Der Talwind aus dem Haslital, der zum Grimsel, weht ist allerdings stärker als der Talwind im Goms. An durchschnittlichen thermischen Tagen fällt ab ca. 12-13.00 Uhr der Grimselwind ins Goms ein und drückt den Talwind zurück. Alle Wetterlagen, die mit Nordwind zu tun haben, verstärken diesen Grimselwind (wenn man ihn aufgrund von Kondensation sieht, heißt er Grimselschlange). Wer an solchen Tagen über den Furkapass fliegen will muss früh dran sein, sonst wäscht ihn der Grimselwind runter. An solchen Tagen weht der Grimselwind am Nachmittag bis Fiesch und kämpft dort gegen den normalen Talwind. Dazu erreicht in Schüben kalte Fiescher-Gletscherluft den Landeplatz. Dann gibt es plötzlich böseste Turbulenzen. Der vernünftige Pilot landet jetzt in Lax, wenige Kilometer südwestlich oder Top am Startplatz. Hier ist es deutlich ruhiger.

Bild 10.1.14 Die Grimselschlange, siehe Bild. 10.1.8



Kleinere und mittlere Aufgaben

In Fiesch können an thermischschwächeren Tagen auch Streckenflugeinsteiger tolle Flüge genießen. Zwischen dem Eggishorn, Siedelhorn (Bild 10.1.10) und dem Riederhorn (am westlichen Ende des Eggishornmassivs) kann der Pilot flache Dreiecke bis 65 km ohne große Talquerung fliegen. Auf dem Weg ins Goms sind immer genügend große Landeplätze zu erreichen. Die Flugroute für die kleineren Aufgaben ist im Detail bei den großen Flügen beschrieben. Die ersten 50 Kilometer sind die gleichen.

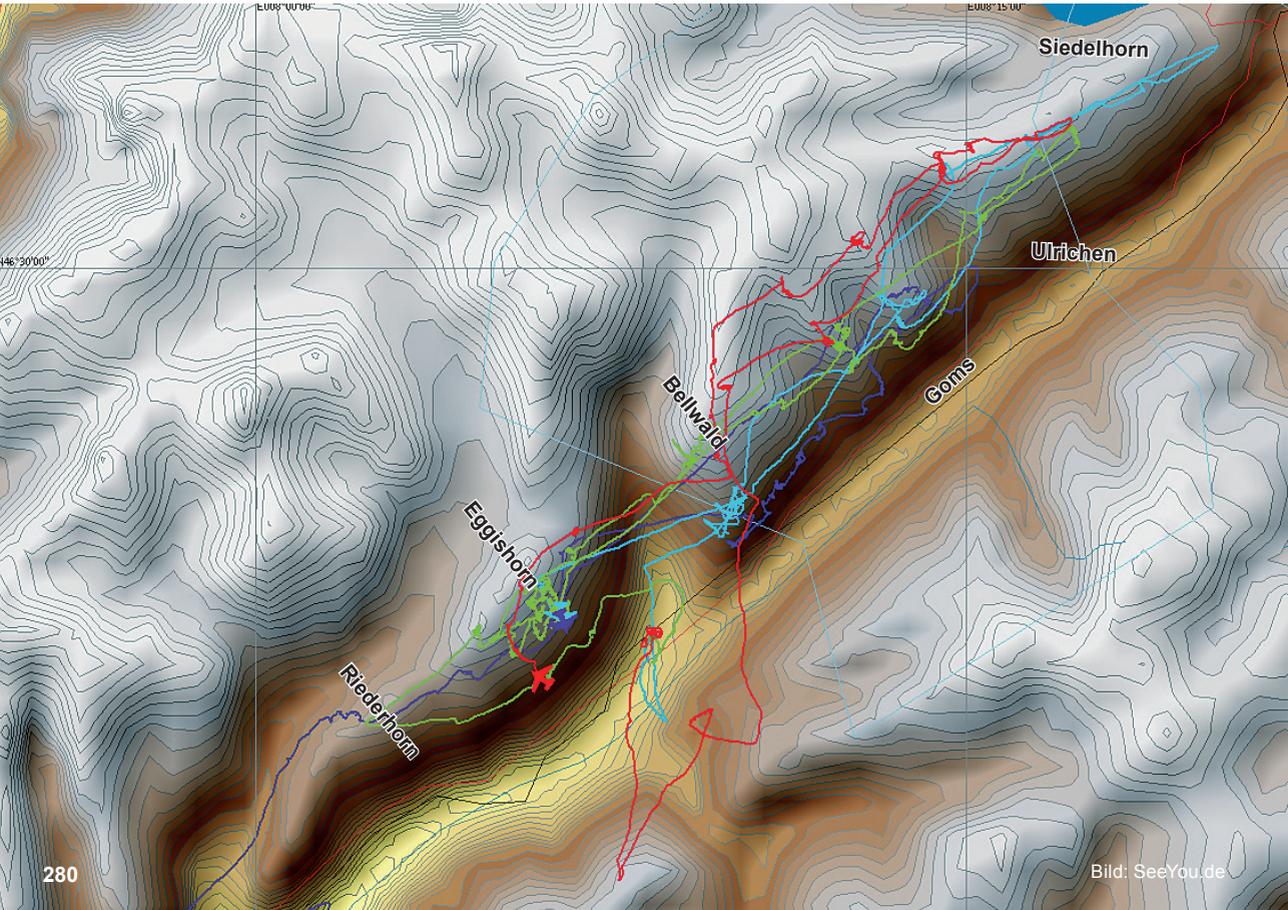
20-Kilometer-Aufgaben sind vor dem Eggishornmassiv möglich, der Pilot fliegt nach dem Start ca. 2-3 km nach Nordosten bis zum Ende der Bergflanke, dreht um und fliegt bis zum Riederhorn und zurück. Diesen Ausflug sollten Einsteiger nicht machen wenn die Basis tief ist, Richtung Riederhorn werden die Landeplätze klein.



Bild 10.1.16 Ein nettes kleine Holzhäuschen in Bellwald.

Für **40-Kilometer-Aufgaben** fliegt der Pilot über Bellwald ins Goms, den am einfachsten zu fliegenden Abschnitt im ganzen Wallis. Hier geht's bis Ulrichen, ein paar

Bild 10.1.15 Flache Dreiecke bis 65 km vor dem Eggishornmassiv und im Goms, siehe auch Bild 10.1.8.



Kilometer vor dem Siedelhorn, dann wird gewendet. Im Tal sieht der Pilot unter sich den stillgelegten Militärflugplatz. Fliegt man weiter, sollte man sehr hoch sein, so dass man über dem Grimselwind hinweg zum Furka queren kann. Zurück geht's auf der gleichen Flugroute.

Für **65-Kilometer-Aufgaben** werden die beiden oberen verbunden.

Herrscht eine mittelstarke West- oder Nordwestlage vor, ist das Goms mit dem Eggishorn der einzige geschützte Bereich, in dem man relativ problemlos fliegen kann.

Größere Flache Dreiecke bieten sich bei leichten Südlagen an. Hierzu fliegt man zuerst wieder bis Ulrichen und zurück über das Eggishorn bis z.B. Leuk 107 km oder Crans Montana 134 km.



Bild 10.1.17 Die Querung des Wallis zum Illhorn. Wenn man in den Talwind sinkt bekommt man Rückenwind.

Bild 10.1.18 Das Eggishornmassiv von Westen aus aufgenommen. In dem Gebiet zwischen Riederhorn und Goms werden Flache Dreiecke bis 65 km geflogen.





Bild 10.1.20 Immer wieder beeindruckend, der Blick auf den Aletschgletscher nach Norden. Foto: Nina Brümmer.

Bild 10.1.21 Auf der Skyway-Karte sieht man schön das FAI-Dreiecksgebiet. Im Goms wurde schon so oft geflogen, dass man dort keine Details mehr erkennen kann.

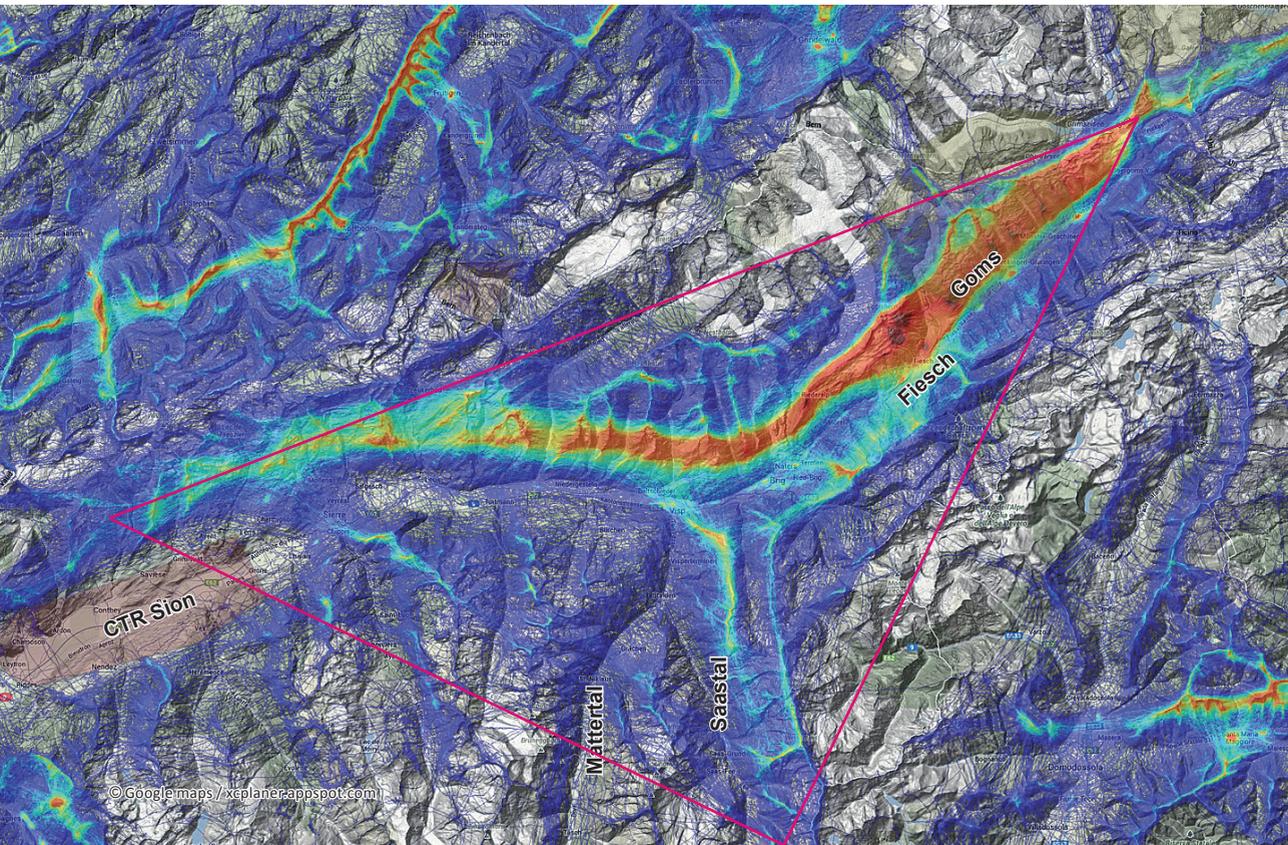




Bild 10.1.21 In der Schweiz darf recht hoch geflogen werden, Kontrollzonen müssen aber wie überall unbedingt beachtet werden.

Kontrollzone Sion

Die Kontrollzone Sion ist selbstverständlich Flugverbotszone, siehe Bild 10.1.3.

Die TMA-Bereiche 1 bis 3, östlich der CTR, werden von allen Piloten bei den großen Dreiecken durchflogen. Diese sind nämlich nicht immer aktiv. Unter dem Link, kann man den Status abrufen ➤ <https://www.sky-briefing.com/de/dabs>. Große FAI-Dreiecke sind auch bei aktiver TMA Sion möglich, allerdings hat die TMA 3 eine Untergrenze von 3050m und die TMA 2 von 1850 m, man müsste also unten durch queren, oder man fliegt zurück bis Visp und wechselt dann ins Saastal, der lila Track im Bild 10.1.3. Allerdings muss man vorher extrem weit nördlich nach Westen fliegen!

Zusätzlich gibt es Segelfluggzonen, die aktiviert werden können. Ist dies der Fall darf dort bis auf 4600 m aufgedreht werden. Zu Militärdienstflugzeiten (MIL on) darf immer (außer eben in den Segelfluggzonen) „nur“ bis 4000 m geflogen werden. Bei MIL off bis 4600 m. Jetzt ist natürlich wichtig zu wissen: wann ist MIL on? Mo-Fr von 7.30 bis 12.05 und 13.15 bis 17.05. Über Mittag darf man also eine Stunde bis 4600 m aufdrehen und ab 17.05 darf man auch wieder höher.

Weitere Infos dazu beim schweizer Verband www.shv-fsvl.ch ➤ Sicherheit.

Bild 10.1.22 Der Landeplatz ist fünf Minuten (zu Fuß) von der Seilbahn entfernt. Ein Campingplatz ist gleich nebenan. Foto: Nina Brümmer

Infokasten

Startplatz: ($\Delta H = 1100$ m): siehe Text Bild 10.1.4 bis Bild 10.1.6. Starts nach S bis SO.

Landeplatz: für Gleitschirme und Drachen (1050 m): Am Eingang des Fiescher Tals, westlich des Campingplatzes.

Als erstes Gebiet des Alpenraums wurde die Fläche um den Aletschgletscher im Dezember 2001 in die Liste des Weltnaturerbes aufgenommen.

Seilbahn: www.eggishorn.ch

Tel.: +41-(0)27-9712700, verbilligte Mehrfahrtenkarten. Hier gibt es Infos zum Fluggebiet und einen täglichen Wetterausgang

Flugschule: Flying Center Oberwallis im Fieschertal: www.flyingcenter.ch

Tel.: +41-(0)27-9712551

Flugschule: Good und Flug-Taxi, gegenüber dem Landeplatz: <https://flug-taxi.ch/>

Tel.: +41-(0)27-9715321

Touristinfo: www.goms.ch

Tel.: +41-(0)27-9706070, 100 m von der Seilbahn-Talstation entfernt.

Unterkunft: siehe Touristinfo. Camping Ritzingen für Individualisten (Lagerfeuer auf dem Campingplatz erlaubt), Camping Glurigen für Familien geeignet.

Camping Z'moosji direkt am Landeplatz, gehobenes Niveau, sehr gut ausgestattet.

www.camping-eggishorn.ch



2 Flims, Laax

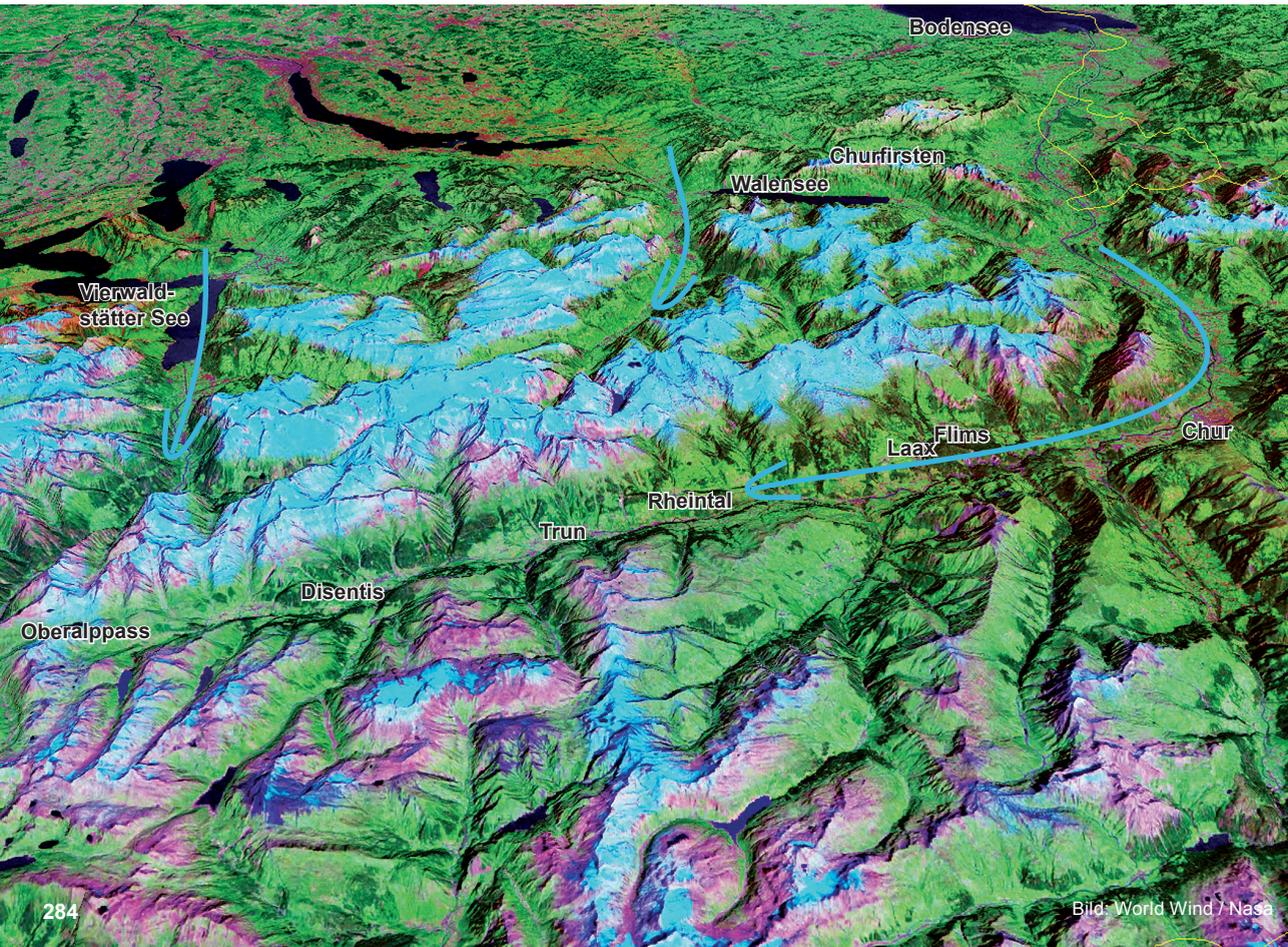
Flims mit dem Startberg Cassonsgrat, und Laax mit Crap Sogn Gion sind die Ausgangsberge vieler weiter Streckenflüge im Vorderrheintal. Im Bild 10.2.1 sieht man, warum es ein beehrtes Streckenfluggebiet ist. Ein Ost-West ausgerichtetes Tal, zwischen Flims und dem Oberalppass sind keine größeren Taleinschnitte, Pässe oder Schwierigkeiten vorhanden. Bis Höhe Trun darf sogar auf 4600 m geflogen werden, weiter Richtung Oberalppass dann ca. 4000 m.

Ein alternativer Einstieg in dieses Fluggebiet ist Disentis östlich vom Oberalppass.



Bild 10.2.2 Am schönen Südstartplatz Cassons auf knapp 2700 m, zwei Minuten von der Seilbahn entfernt. Er ist nicht perfekt nach Süden ausgerichtet, dafür stehen aber 1600 Höhenmeter für die Thermiksuche zur Verfügung.

Bild 10.2.1 Die Rennstrecke Flims im Tal des Vorderrhein. Die blauen Pfeile sind die Talwindrichtungen.



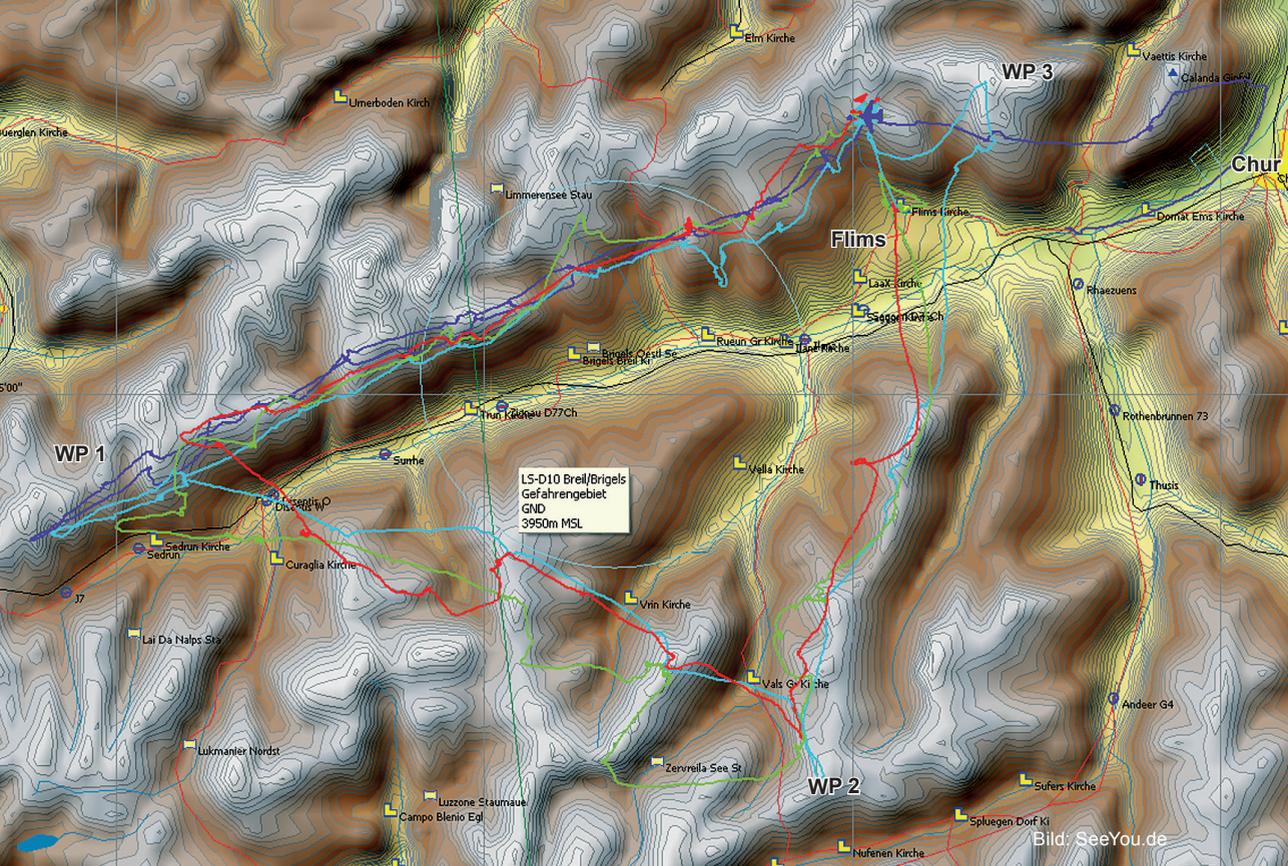
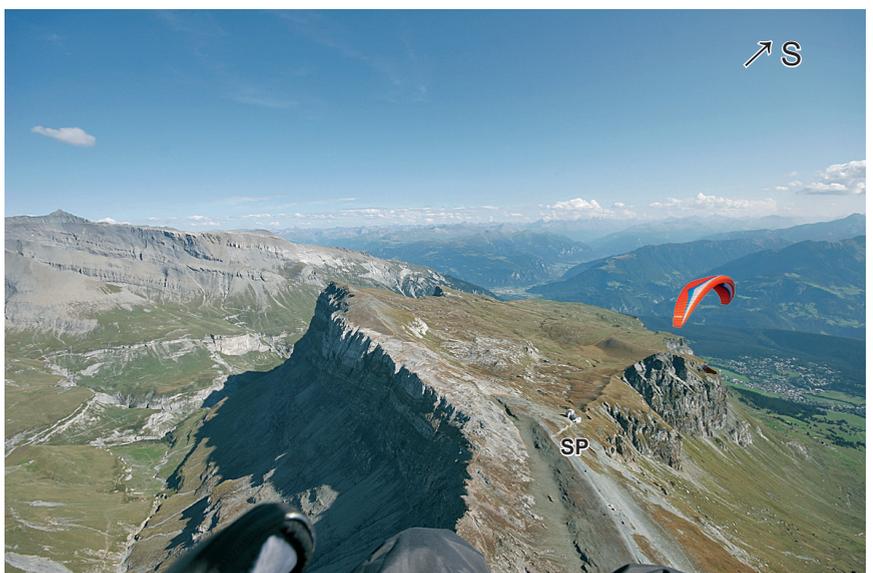


Bild 10.2.3 Eingezeichnet sind FAI-Dreiecke zwischen 100 und 132 km. Man sieht anhand der Flüge deutlich, dass immer die gleiche Route geflogen wird. Die Aufgabengröße wird durch Verlängern oder Verkürzen des ersten Schenkels zum Oberalppass variiert. Der eingezeichnete Kreis ist das LS D10 Brigels, durch das auf eigene Gefahr geflogen werden darf. In Höhe Disentis wird die Talseite gewechselt und auf westlich ausgerichtete Bergflanken wird der zweite Wendepunkt am Alpenhauptkamm bei Nufenen gesetzt. Auf der geschlossenen Bergkette wird zurück nach Flims geflogen. Flugvergrößerungen sind durch eine Verlängerung des dritten Wendepunktes östlich oder nordöstlich von Flims möglich.

Bild 10.2.3 Der „Flimser Stein“. Der Startplatz Cassons ist eingezeichnet, am rechten Bildrand liegt Flims.



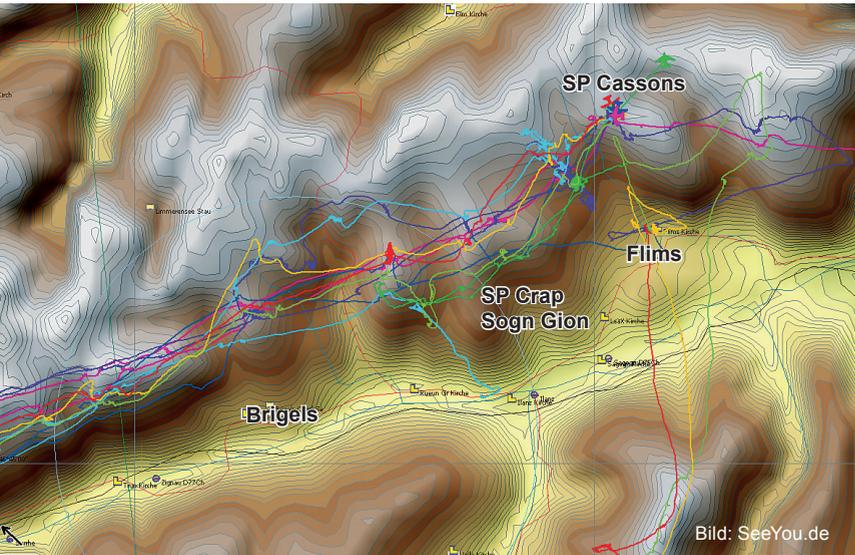


Bild 10.2.4 Schaut man sich die ersten Kilometer im Detail an, fällt der Hausbart sofort ins Blickfeld. Wenn es nicht gleich am Startplatz Cassons hochgeht oder wenn man früh startet, fliegt man nach Westen. An der Waldflanke zwischen den beiden Startplätzen, wo alle Piloten aufdrehen, steht morgens der „Lift“. Siehe auch Bild 10.2.5. **Vergleiche Bild 2.41 auf Seite 46.** Es ist eine Teilstrecke der Fanas-Dreiecke.

Bild 10.2.5 Auf dem Flug vom Cassonsgrat nach Crap Sogn Gion. Das Gelände ist auf den ersten Kilometern unregelmäßig abfallend, rechts im Bild. Einige Hochebenen und Hochtäler sind nur mit viel Höhe zu überfliegen. Ist die Basis tief, ist es besser, immer vorne an den zum Vorderrhein abfallenden Bergflanken zu fliegen. Ist die Basis sehr hoch, kann weiter nördlich an den höheren Bergen geflogen werden. Auf den Tracks der Piloten im Bild oben ist das schön zu erkennen. Manche fliegen vorne um Crap Sogn Gion herum, andere viel weiter nördlich. Auf Höhe Brigels verlaufen dann alle Tracks sehr nah beieinander. Eine nette Einsteigeraufgabe ist zum Beispiel: Start gegen 13.00 Uhr, dann ist die Thermik auch am Startplatz Cassons aktiv. Flug über die drei eingezeichneten Thermikgebiete bis zur nächsten Flanke hinter Crap Sogn Gion (Höhe Rueun) und wieder zurück. Das sind ca. 20 km als Flaches Dreieck. Alternativ kann man eine kleine Talquerung (Bild 10.2.8) bis Höhe Brigels dazunehmen, das sind dann ca. 30 km. So kann man die Aufgaben langsam immer weiter vergrößern. Ohne Oberalpüberquerung ergibt das ca. 100 km FD.

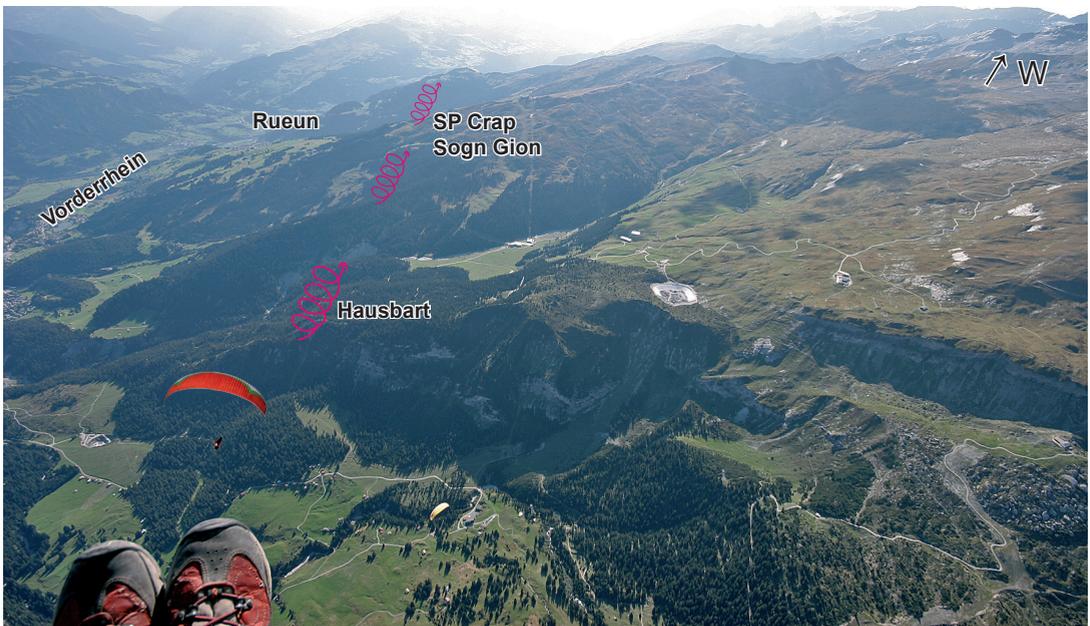




Bild 10.2.6 Ist die Basis hoch, gibt es zwei mögliche Routen. Weiter vorne fliegen oder weiter hinten, vom Tal aus gesehen, vergleiche Bild 10.2.4. Der Berg Tödi im Hintergrund, ca. 25 Kilometer westlich von Flims, bietet ein beeindruckendes Bergpanorama.



Bild 10.2.7 Die Seilbahn zum Crap Sogn Gion. Unten Bild 10.2.8 die kleine Talquerung westlich Ru-eun und der weitere Talverlauf nach Disentis.



Bild 10.2.9 Der Blick von Crap Sogn Gion Richtung Osten. Unten Bild 10.2.10 hoch über Flims mit Blick zum Churfürsten im Norden.



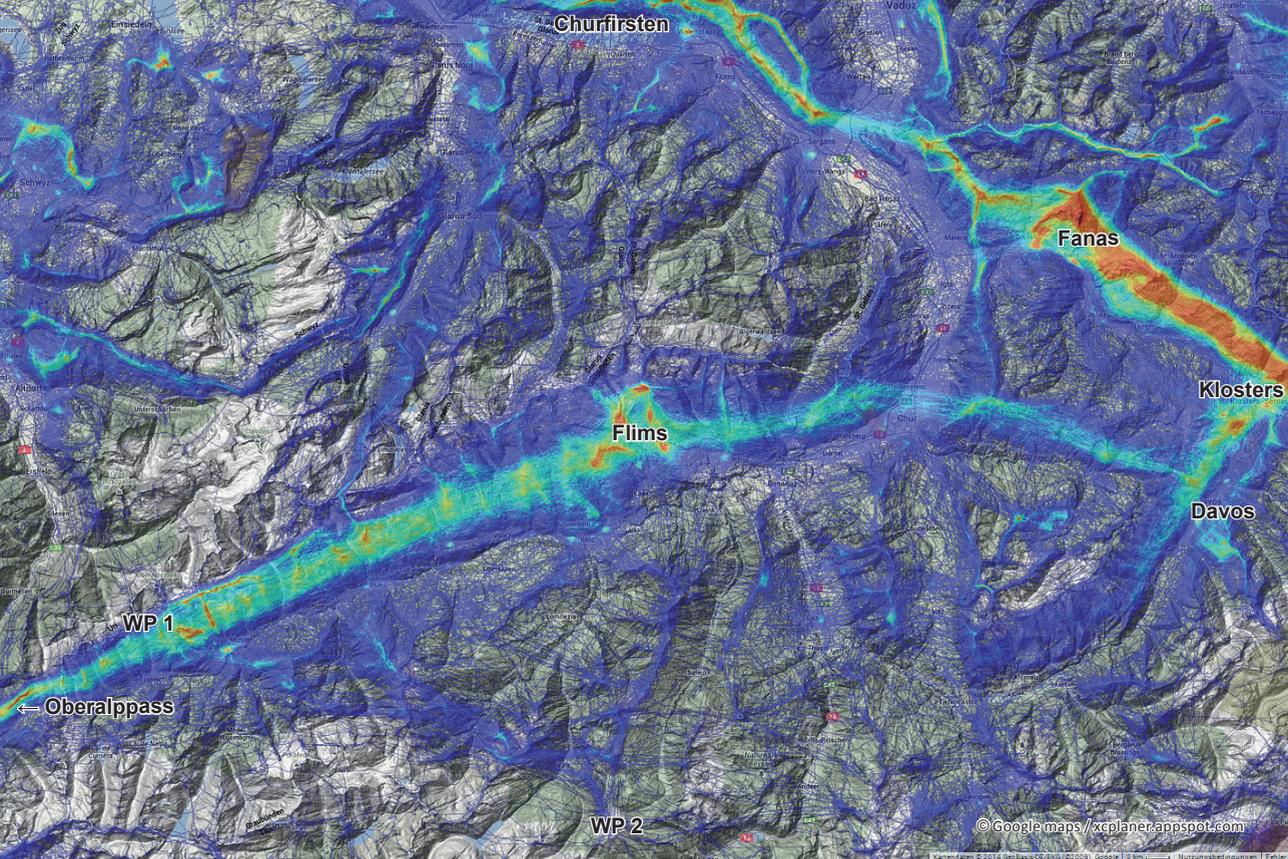


Bild 10.2.11 Das Gelände ist prädestiniert für flache Dreiecke Richtung Oberalppass (auch weiter) und zurück. FAI-Dreiecke werden zum Beispiel zum WP1, WP2 und zurück geflogen. Die Flimser Rennstrecke ist auch ein Schenkel der großen Dreiecke von Fanas.

Andere große Aufgaben

Flache Dreiecke können sehr groß geplant werden, bei leichten Südlagen ist das besser als FAI-Dreiecke. Von Fiesch nach Flims und zurück wurde schon geflogen. An guten Tagen sollte das auch anders herum funktionieren. Die FAI-Dreiecke aus dem Bild oben, könnte man in Richtung Oberalppass verlängern. Um aber die 28% FAI-Dreiecksregel einzuhalten, muss dann der zweite Wendepunkt nach Süden Richtung Engadin versetzt werden.

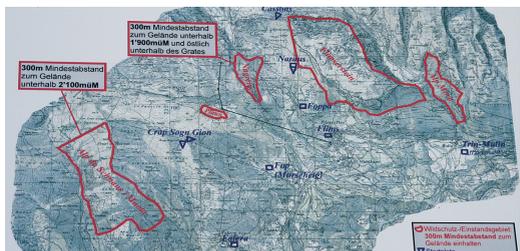


Bild 10.2.12 In Flims gibt es viele Wildschutzgebiete, siehe auch Bild 2.26. Solange man immer hoch fliegt, stellen diese kein Problem dar. 300 m Mindestabstand zum Gelände muss in den rot eingezeichneten Gebieten eingehalten werden. Im September zur Jagdzeit besser noch mehr.

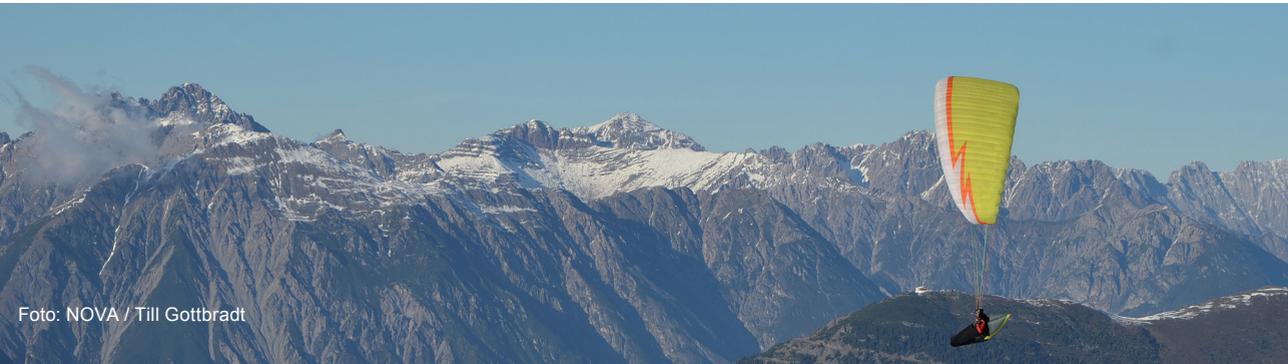




Bild 10.2.13 Die Rheinschlucht bei Flims. Die schweizer Verdonschlucht.



Bild 10.2.13 Der Landeplatz Flims ist abschüssig. Gleitschirme landen meist quer oder hangabwärts, Drachen bei geringem Flugaufkommen hangaufwärts, ansonsten auf anderen gemähten Wiesen.

Infokasten

Flims ($\Delta H = 1600$ m)

Landeplatz: 100 m oberhalb der Seilbahn-Talstation (1100 m) hinter der Baumreihe. Der Hang ist abschüssig, Drachen landen hangaufwärts, Höhe 1090 m.

Startplatz Cassons: zwei mal umsteigen. Drachen rechts neben der Station, Gleitschirme 150 m westlich, SO bis SW

Seilbahn Narau-Flims: +41-(0)81-9277105

Laax ($\Delta H = 1100$ m)

Landeplatz: Gleitschirme 10 min oberhalb der Talstation mit Windsack. Drachen im Raum Flims oder Ilanz auf gemähten Wiesen.

Startplatz Crap Sogn Gion: Rund um die Bergstation, O,SO bis SW.

Seilbahn Murtscheg-Crap Sogn Gion: +41-(0)81/9277777

Flugschule: mit allen Informationen zum Fluggebiet. www.fs-swissfly.ch

Tel.: +41-(0)81-9115252

Club: www.vol-liber-grischun.com

Touristinfo: www.flimslaax.com

Tel.: +41-(0)81-9209200

Unterkunft: diverse Hotels, Appartements, Ferienwohnungen und Campingplätze in der Nähe. Sehr viele touristische Angebote, Klettern, Badeseen, Biken, Wandern u.v.m.

Anmerkung: Die Drachenflieger dürfen momentan nur in Laax fliegen und der Transport muss nach Anmeldung am Vortag morgens erfolgen. Die Flugschule bemüht sich um eine andere Regelung. Bitte den aktuellen Stand dort erfragen.

Bild 10.2.14 Der Blick geht vom Startplatz Cassons nach Nordwesten.



3 Lago Maggiore

Am Lago Maggiore gibt es viele tolle Fluggebiete. Der Monte Lema liegt zwischen Luganer See und Lago Maggiore genau auf der Grenze zu Italien und ist Ausgangspunkt vieler weiter One-Way-Flüge. Der hoch dotierte Streckenflugwettbewerb „Grand Prix Monte Lema“ zog immer wieder Spitzenpiloten an. 2006 fand hier die erfolgreiche Schweizer Meisterschaft statt.

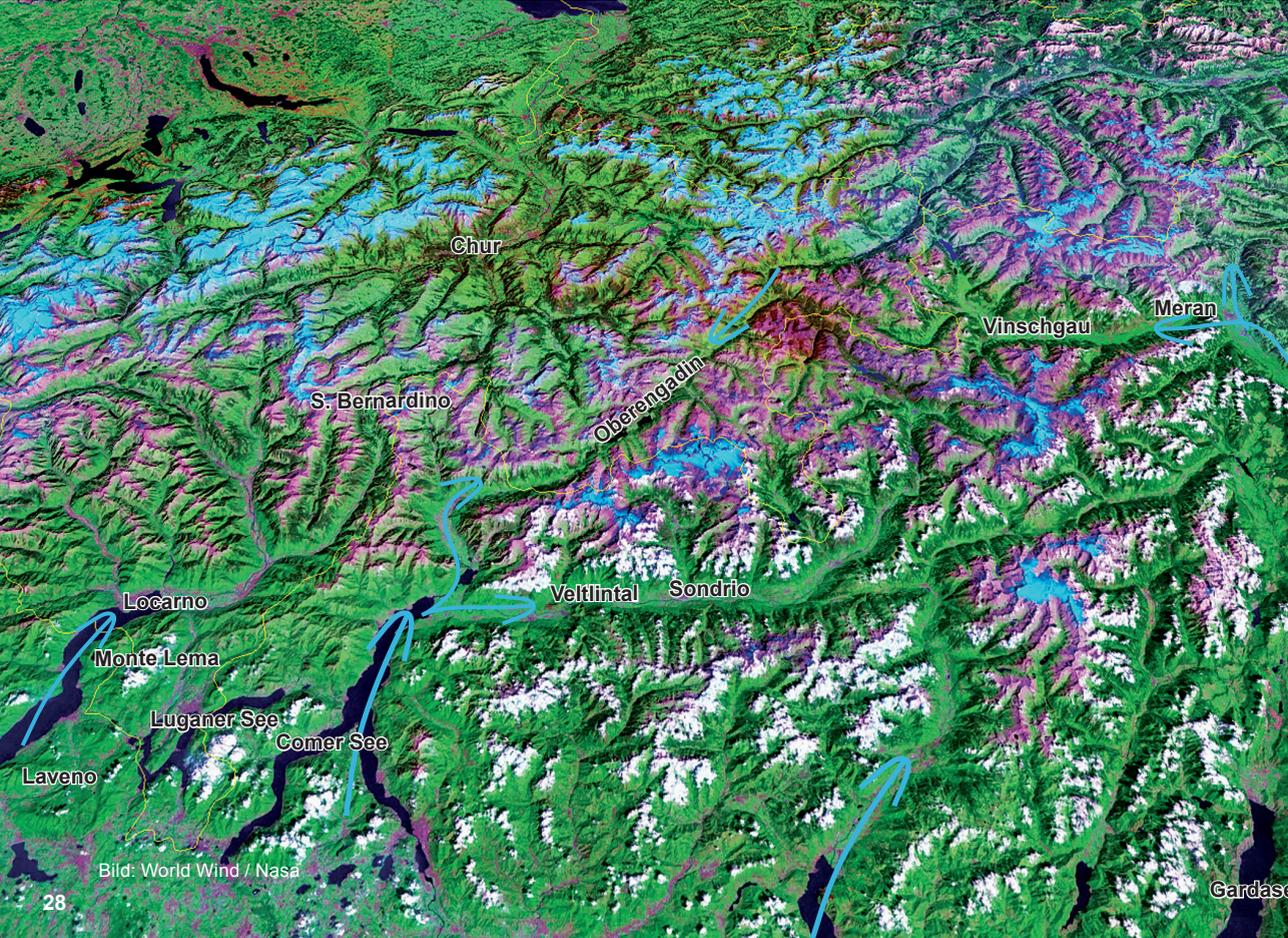
Die beste Jahreszeit ist das Frühjahr, im Sommer werden die Talwinde sehr stark und die Inversionen immer dicker. Was Bassano für die östlichen Alpen ist, ist der Lago Maggiore für die Schweizer.

Bild 10.3.1 Links unten im Bild der Lago Maggiore. Die weiten Flüge werden fast immer Richtung Osten durch das Veltlinal oder ins Oberengadin durchgeführt. Die blauen Pfeile sind die Talwindrichtungen.



Foto: Nina Brümmer

Bild 10.3.2 Der große Oststartplatz des Mt. Lema mit Blick auf den Lago Maggiore im Westen und dem Luganer See im Osten. Er liegt direkt südlich neben dem Gipfelkreuz, 1240 m über dem Landeplatz.



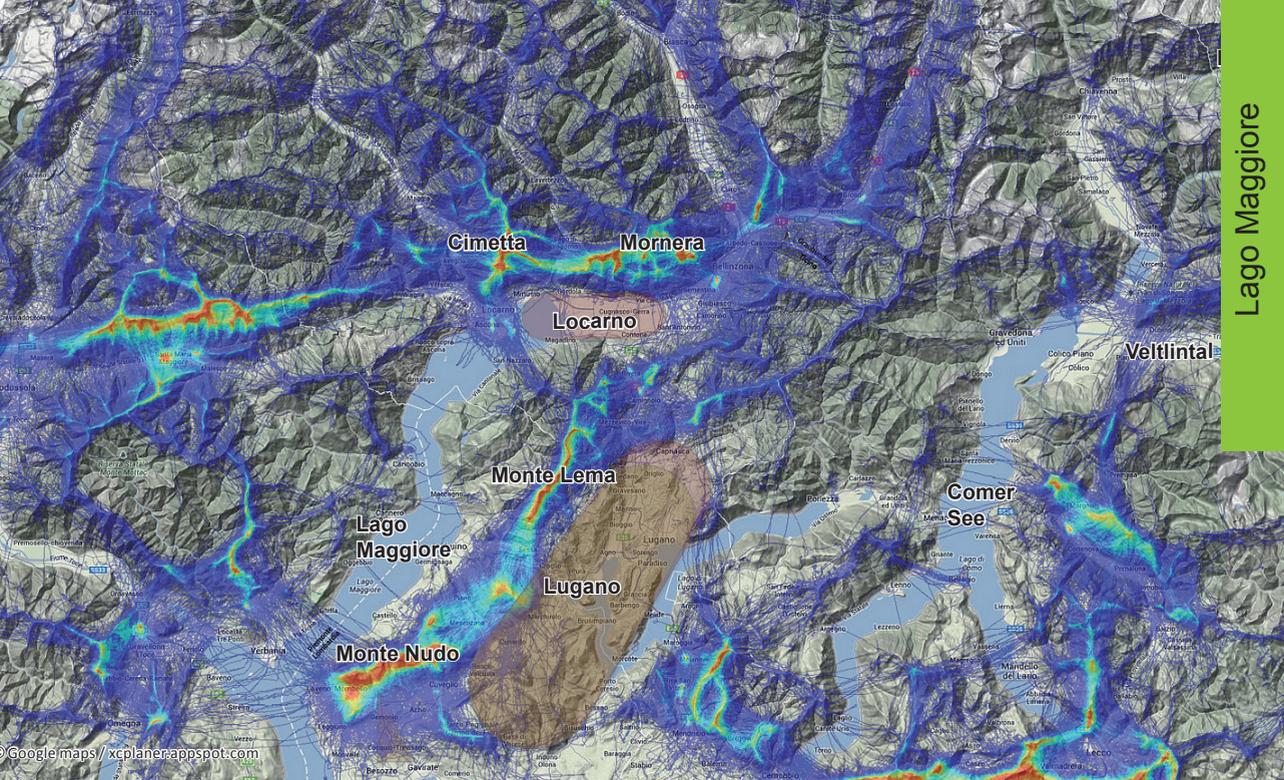
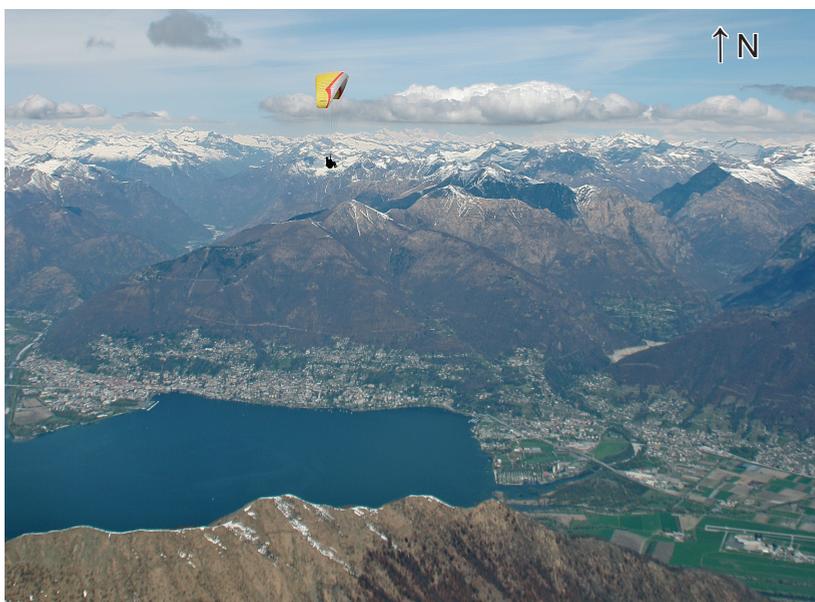


Bild 10.3.3 Man erkennt am Monte Lema die Haupttrouten nach Norden und Süden. Ins Veltlental wird selten eingeflogen. Tolle Flugberge sind aber auch der Monte Nudo sowie Cimetta und Mornera bei Locarno. Vom Nudo werden Dreiecke bis Locarno dann nach Westen und zurück über den Lago Maggiore geflogen. Von Locarno flache Dreiecke oder bei wenig Wind, FAI-Dreiecke nach Norden. Die Kontrollzonen Locarno und Lugano sind strikt zu meiden.

Bild 10.3.4 Wer auf über 2000 m aufdreht, kann einen gewaltigen Blick über das Nordende des Lago Maggiore zum Alpenhauptkamm genießen. Unter dem Schirm ist die Cimetta bei Locarno zu sehen, ebenfalls ein guter Ausgangspunkt für Frühjahrsstreckenflüge. Im Vordergrund der Monte Tamaro.



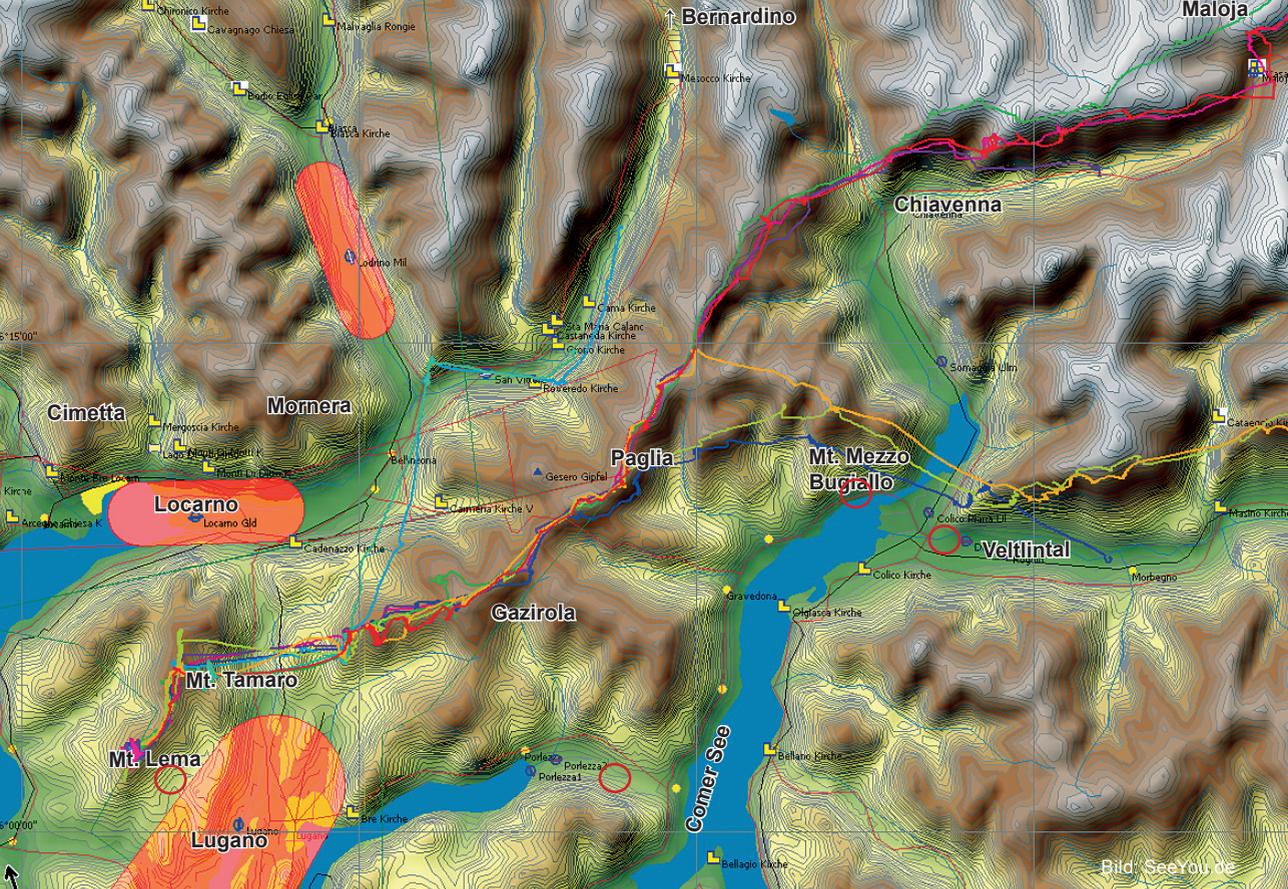


Bild 10.3.5 Flüge bis 80 Kilometer sind eingezeichnet. Nach dem Start fliegen alle zuerst Richtung Monte Tamaro (Bild 10.3.6), dort wird zwischen den beiden Kontrollzonen von Locarno und Lugano zum Gazirola (Bild 10.3.7) geflogen. Die Kontrollzone Locarno verhindert leider den Flug direkt nach Norden zur Cimetta. Die erste Querung ist relativ weit, je höher man ankommt, um so leichter ist es. Dem Grat des Gazirola folgt man noch etwas und muss sich dann entscheiden, ob man ins Veltlintal oder zum Maloja möchte. Die Routen verdeutlichen das. ○ = Einige gute Landemöglichkeiten

Bild 10.3.6 Im Vordergrund der Monte Lema, dahinter der Tamaro, der Blick geht Richtung NW. Die ersten Kilometer sind eingezeichnet. Der Hausbart des Lema steht vor dem Startplatz (SP) oder im Kessel hinter der Seilbahn. Das Gelände besitzt mehrere Grate, diese sind gute thermische Ausläsepunkte.

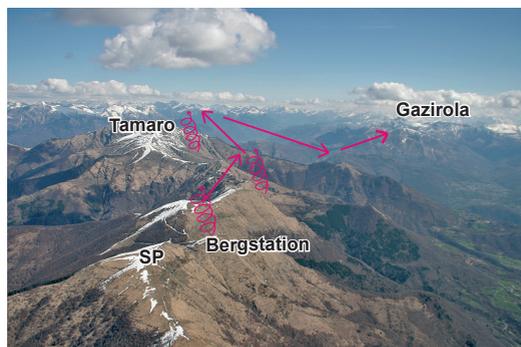


Bild 10.3.7 Bis zum Tamaro bildet das Massiv eine geschlossene, thermisch sehr aktive Kette. Die erste Querung fliegt man Richtung Osten zum Gazirola. Kommt man tief, muss jedes Steigen aus den flachen Hängen mitgenommen werden. Sobald man an die höheren Berge kommt, wird das Steigen wieder zuverlässiger.





Bild 10.3.8 Bis hinter den Gazirola ist die Flugroute gleich, dann teilt es sich. Wer hinter dem Gazirola ist, sieht unter sich den Comer See. Wer hier tief kommt, kann zu Notlandeplätzen am östlichem Ende des Luganer Sees abgleiten. Wer hoch ist, schafft es bis zum Nordende des Comer Sees, wo die nächsten Landemöglichkeiten kommen.



Bild 10.3.9 Ein alternativer Einstieg auf der Strecke ist der Monte Mezzo (Der SP ist talwindausgerichtet) oder Bugiallo am Nordende des Comer Sees (Bilder ab 10.3.15). Bugiallo hat den schöneren Südstartplatz, der Startplatz des Monte Mezzo ist höher und thermisch aktiver. Der Landeplatz ist am Hafen von Gera Lario. Die Auffahrt ist ab Sorico ausgeschildert.

Rechts ist das Ufer des Comer Sees zu erkennen, links geht es ins Veltlintal. An der Kante links kann im Talwind aufgesoart werden. Im Sommer herrscht hier sehr starker Talwind, die Bäume zeigen es an.



Bild 10.3.10 und 10.3.11. Das Veltlintal ist im Frühjahr eine Rennstrecke. Geschlossene Bergflanken lassen flache Dreiecke bis 100 km zu. Ein guter Süd-Startplatz ist die hochgelegene Alpe Mara, sie ist von Sondrio ausgeschildert. Etwas tiefer gelegen ist der Startplatz neben der Antenne von Carnale, oberhalb Sondrio. Anfahrt über Montagne, Castello de Mancapane nach Carnale, S. Giovanne. Der Landeplatz ist südöstlich hinter der Umgehungsstraße. Das Veltlintal ist durch den Alpenhauptkamm gut gegen Nordwind geschützt.



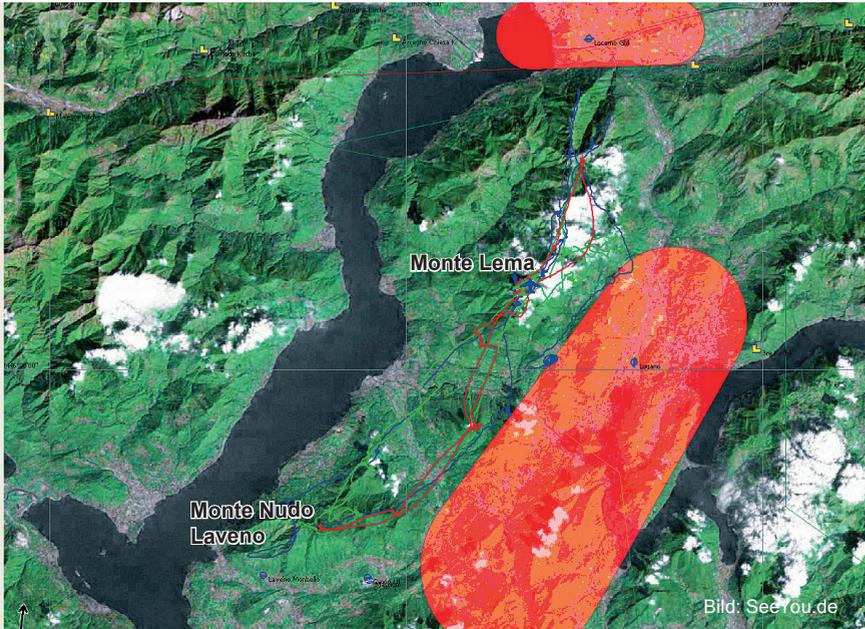


Bild 10.3.12 Größere geschlossene Aufgaben werden seltener geflogen, und wenn, dann meistens zum bekannten Fluggebiet Monte Nudo bei Laveno. Wie man an den Tracks sieht, geht dabei die Route immer über den zwischengelagerten Berggrücken ganz in der Nähe der Kontrollzone Lugano.

Bild 10.3.13 Das südliche Ende des Monte-Lema-Bergzuges. Der bewaldete Berggrücken links ist nah an der Kontrollzone Lugano. Nach dem Start am Monte Lema fliegt man zuerst Richtung Norden bis hinter den Monte Tamaro, dann zurück über den thermischen Hügel zum Monte Nudo und zurück zum Monte Lema. Der Flug ist ein 50 km Flaches Dreieck. Wer toplatet kann mit der Seilbahn direkt runter zum Auto fahren.

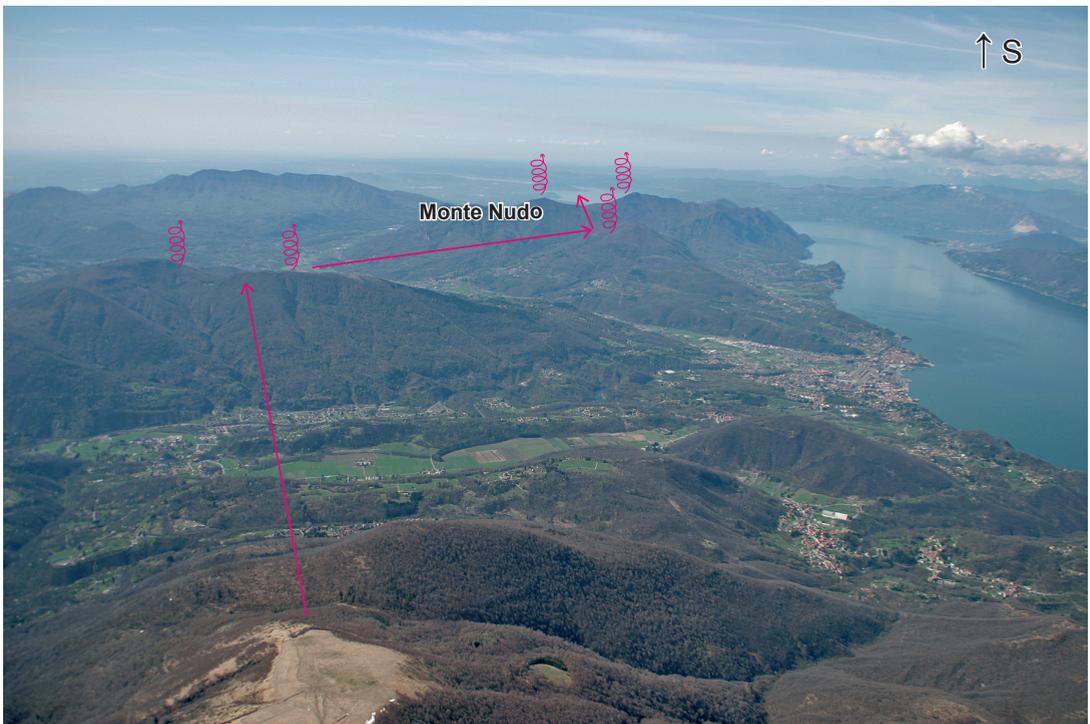




Bild 10.3.14 Die großen italienischen Seen bieten ganz besonders im Frühjahr beste Flugbedingungen. Von Februar bis April ist es im Tal oft schon warm und der Frühling zieht ein, während auf der Alpennordseite noch alles im tiefsten Winter liegt. Im Bild Bellagio an der Gabelung des Comer Sees.

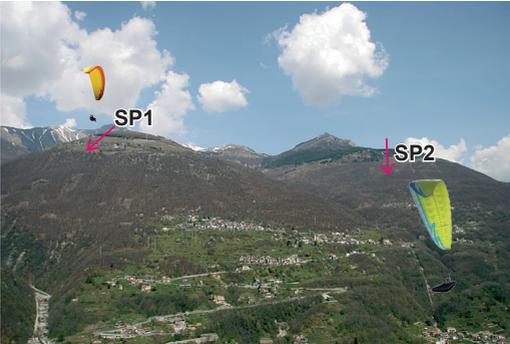


Bild 10.3.15 Beim gelben Schirm ist der Startplatz Monte Mezzo, oberhalb des grünen ist der Startplatz Bugiallo am Nordufer des Comer Sees. Dieser wird von den Drachenfliegern genutzt. Die hohen Berge im Hintergrund markieren die Flugroute kurz bevor es ins Veltlintal geht.

Bild 10.3.16 Der Landeplatz in Gera Lario ist links vom Hafenbecken. Der Talwind kommt von rechts.



Infokasten

Monte Lema ($\Delta H = 1000$ m)

Der Startplatz befindet sich am Gipfelkreuz oberhalb der Bergstation (Bild 10.3.2).

Die Talstation der Monte-Lema-Seilbahn ist in Migliaglia, es gibt daneben einen kleinen Landeplatz. Der größere offizielle ist in Suino (Sessa) einige Kilometer entfernt.

Seilbahn und Touristinfo: alle nötigen Informationen zu Unterkünften und den Flugalternativen.

www.montelema.ch

Tel.: +41-(0) 91-6091168

Infos: www.paragliding-ticino.ch Leider nur italienisch.

Monte Nudo ($\Delta H = 840$ m)

Seilbahn: www.funiviedellagomaggiore.it

SP 1060m N 45°55'20'' O 8°40'27''

LP 220m N 45°53'50'' O 8°38'20''

Cimetta ($\Delta H = 1400$ m)

Seilbahn: www.cardada.ch

SP 1600m N 46°11'59'' O 8°47'17''

LP 200m N 46°13'55'' O 8°43'52''

Mornera ($\Delta H = 1150$ m)

Seilbahn: www.mornera.ch

SP 1380m N 46°12'21'' O 8°59'09''

LP 230m N 46°11'22'' O 9°00'34''

Monte Mezzo: ($\Delta H = 1050$ m)

Autoauffahrt

SP1 1250m N 46°11'23'' O 9°21'48''

SP2 1080m N 46°11'27'' O 9°23'26''

LP 200m N 46°10'08'' O 9°22'23''

Bild 10.3.18 Am schönen Startplatz von Bugiallo hat man einen herrlichen Blick über den Comer See.



4 Fanas, Prättigau

Einer der meistbesuchten Streckenflugberge der Schweizer ist Fanas und der Stelserberg im Prättigau. Hier geht die Streckenflugsaison schon früh im Jahr los. Viele weite FAI-Dreiecke wurden im Kapitel Routenplanung und Wegpunkteingabe im Bild 2.49 auf Seite 46 vorgestellt. In Bild 2.39, Seite 45 sind die ersten Kilometer im Prättigau zu sehen. Die fliegerfreundliche Ortschaft liegt auf einer Hochebene 250 m über dem Tal. Hier freut man sich auch über fremde Drachen- und Gleitschirmflieger. Einige Informationen zum Fluggelände hängen an der Bahn aus.

Bild 10.4.1 Die Hauptroute von Fanas aus ist immer das Prättigau hoch bis hinter Klosters und zurück. Das wird oft schon im März geflogen. Ab April wird die Flugverlängerung über das Rheintal zum Churfürsten mitgenommen. Dabei kommen dann schon bis zu 150 km flache Dreiecke raus. Ab Ende April geht's dann überall hin. Rot: die Hauptflugroute.



Foto: Nina Brümmer

Bild 10.4.2 Am schönen Südstart (Eggli) von Fanas, wenige Minuten von der Bergstation entfernt.

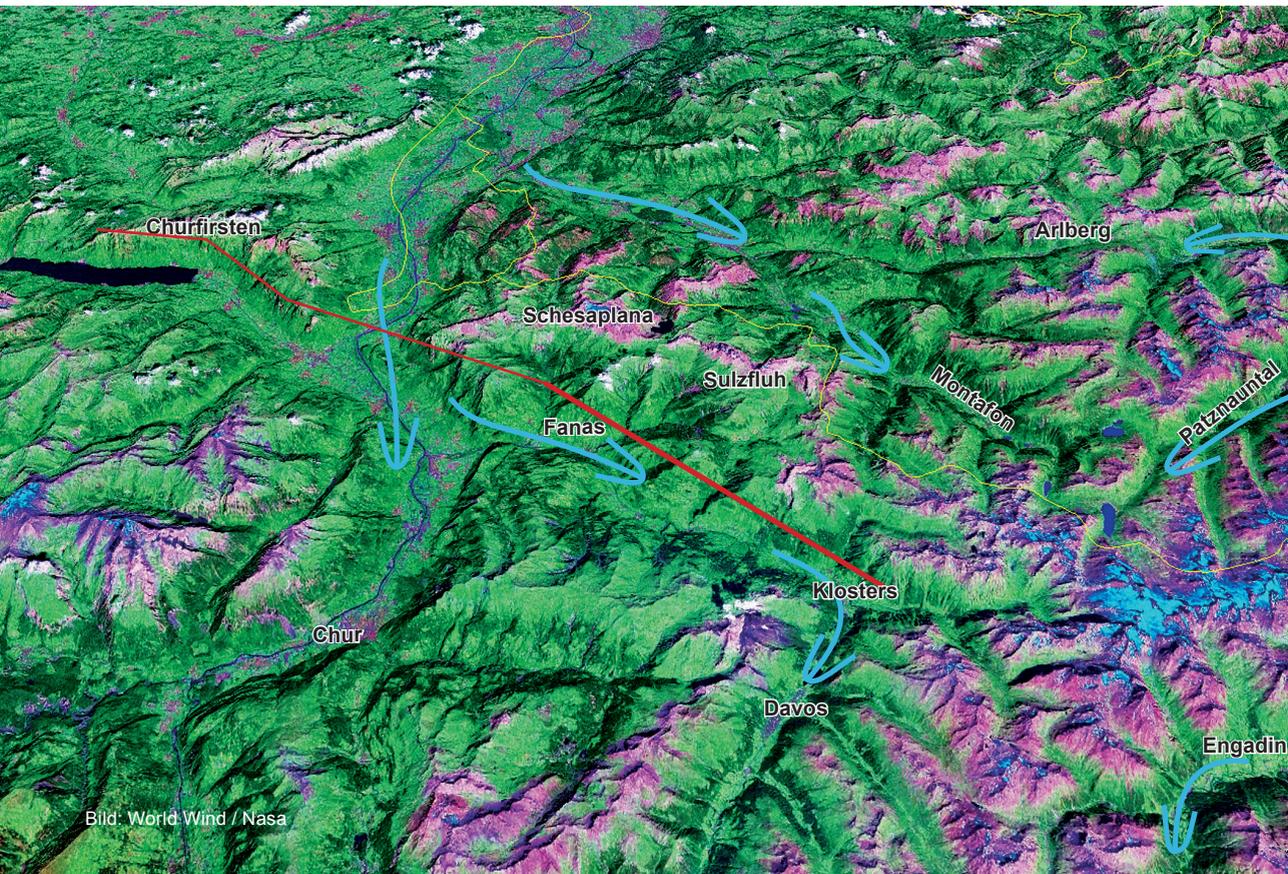


Bild: World Wind / Nasa

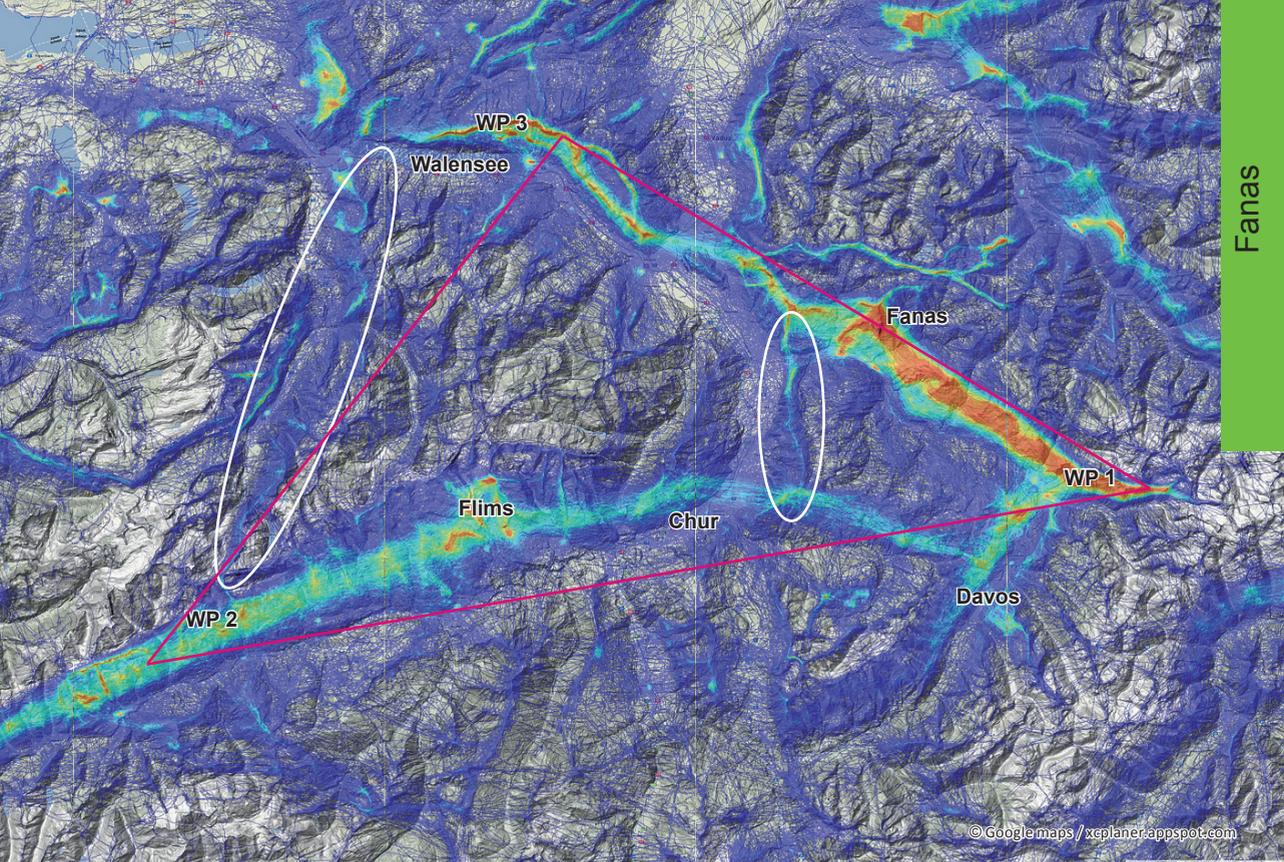
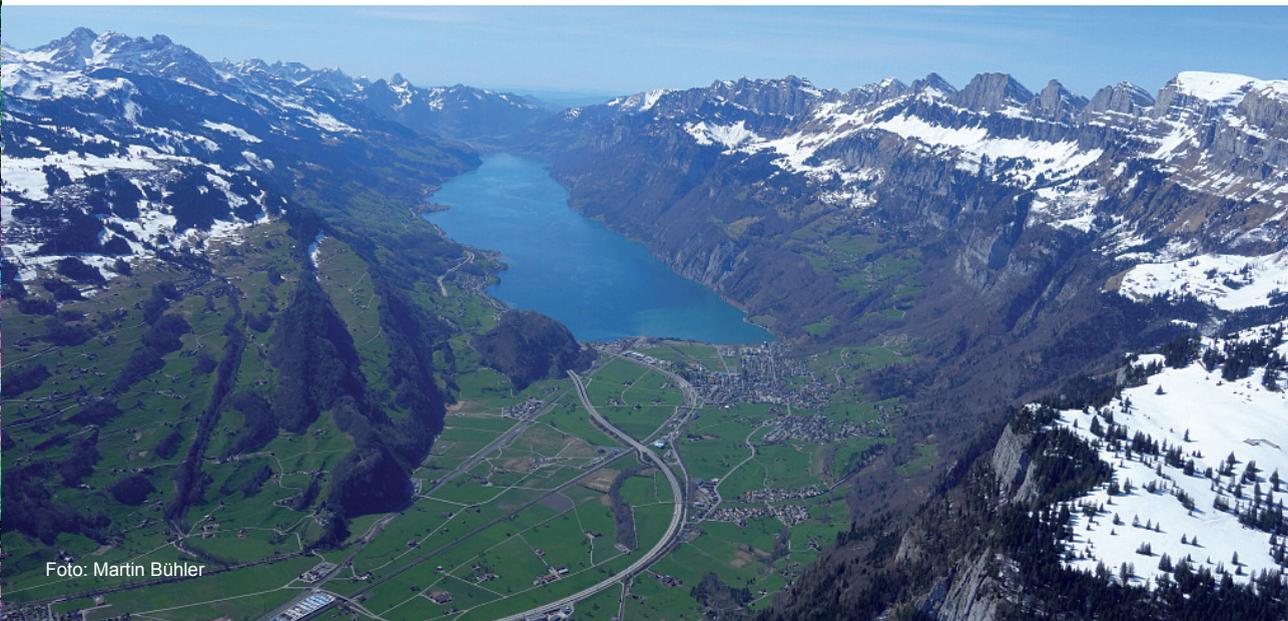


Bild 10.4.3 Auf dieser Skyway-Karte sieht man schön die geflogenen FAI-Dreiecke. Die Dreiecke der Gleitschirmflieger sind auf über 260 km angestiegen. Ein 200er ist rot eingezeichnet. Das schöne hier ist die einfache Steigerung oder Verkleinerung der Dreiecke. Wie man sieht, können Einsteiger das Prättigau hoch und runter fliegen. Wer sich steigert, fliegt über Davos und vor Chur (weiße Ellipse) zurück nach Fanas. Wer noch größer fliegt, quert Chur nach Flims und weiter zum Walensee. Rechts von der großen weißen Ellipse sieht man weitere Haupttrouten Richtung Walensee. Wer sich nicht auskennt, bastelt sich aus diesen Haupttrouten eine ins GPS einzugebende Route, die dann abgeflogen werden kann. Bei den ganz großen Dreiecken muss der WP2 weit nach Westen geschoben und noch hinter den Walensee geflogen werden.

Bild 10.4.4 Der Walensee, rechts die imposante, viel beflogene Kette des Churfürsten.



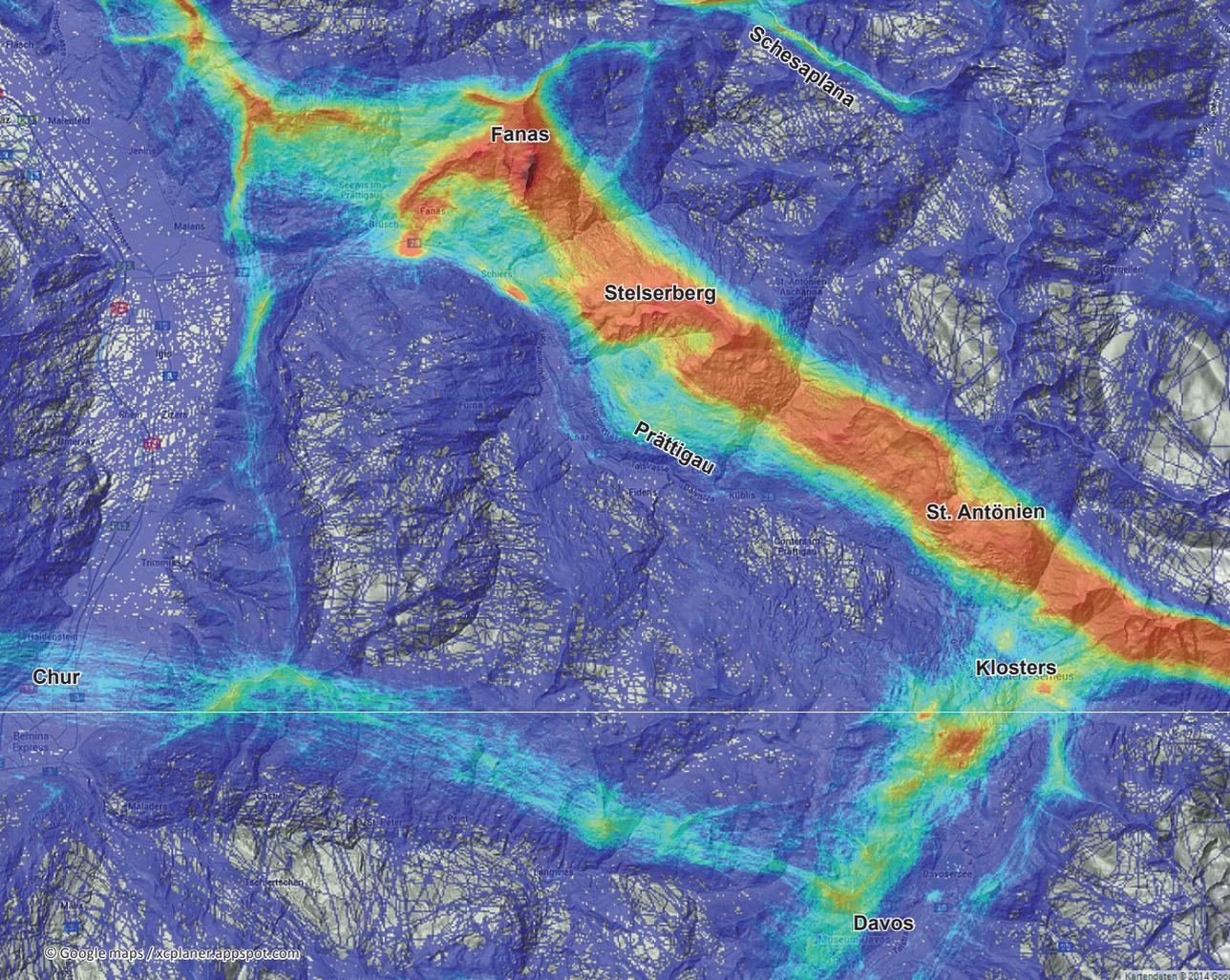


Bild 10.4.5 Ohne das Prättigau zu verlassen, können Fläche Dreiecke bis ca. 60 km geflogen werden. Durch einen Abstecher bis hinter Davos und auf gleichem Weg zurück, oder auf den Skyways Richtung Chur und dann nach Norden, werden daraus bis zu 80 km FAI-Dreiecke.



Bild 10.4.6 In 1,5 Stunden kann man auf den Sassauna weiter hochlaufen. Dann stehen schon über 1500 Höhenmeter über Tal zur Thermiksuche zur Verfügung. Der Blick geht ins Rheintal am oberen Bildrand.



Bild 10.4.7 Im Norden von Fanas liegt der Gebirgszug des fast 3000 m hohen Schesaplana.



Bild 10.4.8 Der Blick geht hinunter ins Prättigau, auf der linken sonnenbeschienenen Seite werden die ersten Kilometer geflogen.



Bild 10.4.9 Der Blick vom Eingang des Prättigau nach Norden zum Bodensee.
Foto: Martin Bühler

Bild 10.4.10 Unterwegs im Prättigau, im Hintergrund die Sulzfluhkette, links Schesaplana.





Bild 10.4.11 Ein öffentlicher, sogar mit einem Holzvorrat ausgestatteter Grillplatz ist die Wucht. Er befindet sich ca. ein km westlich der Talstation am kleinen Waldweg zum Forstamt.

Tipp:

Das Fluggebiet Walensee ist im "DVD-Fluggebieteführer" gezeigt. Nur noch in englischer Sprache erhältlich. www.Thermikwolke.de



Bild 10.4.12 Rechts am Bildrand liegt Fanas, unten links an der Weggabelung der Landeplatz Grüschi, oben rechts der kleine Landeplatz an der Seilbahn-Talstation, beides rot eingekreist. Wer im Tal landet, kann mit dem Postbus wieder hochfahren.

Bild 10.4.13 bei den großen Dreiecken quert man bei recht hohen Bergen vom Rheintal ins Glarnerland, hier ist der tiefste Einschnitt der Kette zu sehen. Da muss man durch.

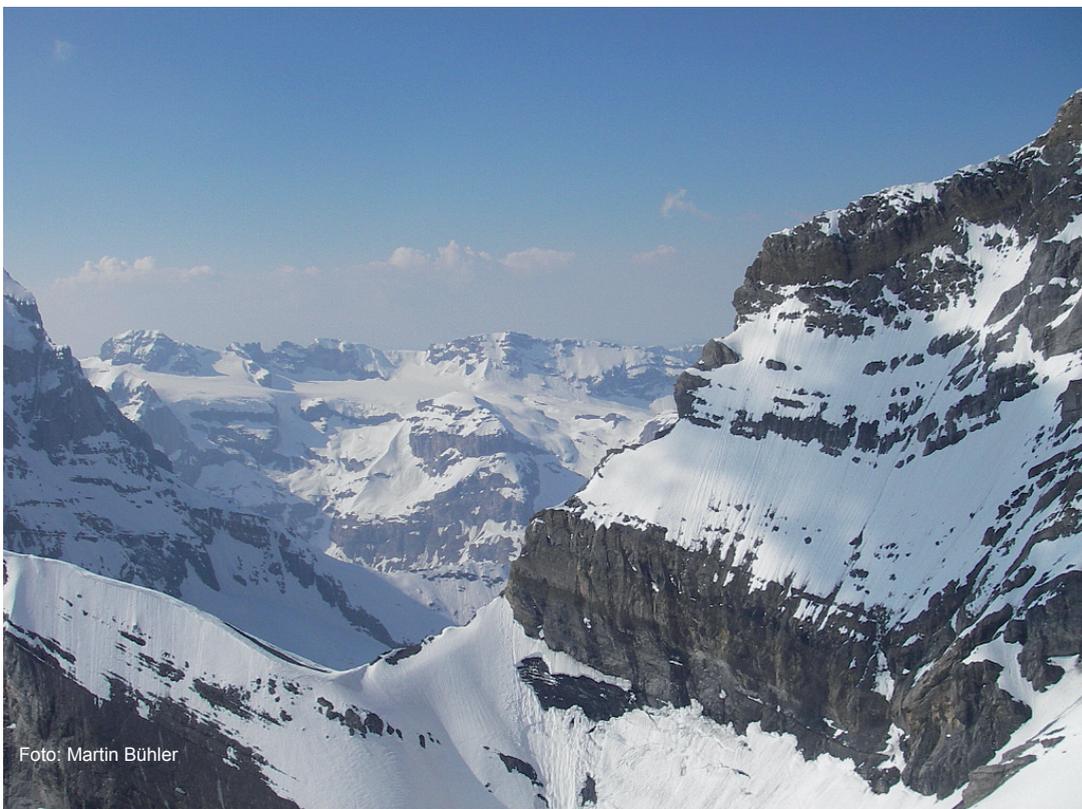


Foto: Martin Bühler



Foto: NOVA / Tjil Gottbradt

Bild 10.4.14 Eine Alternative für den Einstieg in das Streckenfluggebiet sind die Startplätze in Klosters und Davos. Das Prättigau liegt tiefer und ist daher im Frühjahr schneller schneefrei. In Davos kann vom Parsenn-Höhenweg (einfach) oder vom Gipfel der Weißfluh (hochalpin, schwer) sehr früh gestartet werden, weil sie süd- bis südöstlich ausgerichtet sind, genauso wie eine Startmöglichkeit am Gotschnagrät von Klosters. Vom Jakobshorn auf der östlichen Talseite ist der Startplatz südwestlich ausgerichtet und daher besser für Starts ab Mittag geeignet.

Bild 10.4.15 Über dem Stelserberg. Hinter dem Piloten ist Fanas. Wenn an guten Frühjahrstagen die kleine Seilbahn in Fanas überlaufen ist, ist der Stelserberg eine gute Startalternative.

Infokasten

Fanas ($\Delta H = 1000$ m)

Die Talstation von Fanas liegt im Dorfzentrum und ist ausgeschildert. 100 m daneben befindet sich ein kleiner unebener Notlandeplatz. Der große offizielle LP ist an der Abfahrt Grüsch von der Schnellstraße, Bild 10.4.12.

Infos: <http://ens.ch/ens/gleitschirm/gps/schweiz/fanas/index.html> Auf dieser Internetseite sind die Landeplätze und Startplätze genau beschrieben.

Seilbahn und Tourismus: www.fanas.ch

Platzreservation +41-(0) 81-3251939

Flugschule Grischa in Fanas:

www.gleitschirm-schule.ch

Tel.: +41-(0)81-4222070

Flugschule Pizol in Wangs:

www.flugschule-pizol.ch

Tel.: +41-(0)81-7236743

Flugschule Luftkraft in Davos Platz:

www.luftkraft.ch Tel.: +41-79-6231970

Stelserberg ($\Delta H = 750$ m)

Eine Startalternative zu Fanas. Mit dem Auto oder Postbus fährt man von Schiers (LP 800 m, neben der Bahnlinie) zum großen Startplatz am Gasthof Mottis.



Foto: Martin Scheel / azoom.ch

5 Bregenzerwald

Der Bregenzerwald mit seinen Top-Fluggebieten Andelsbuch und Bezau auf dem gemeinsamen Startberg Niedere wird relativ selten als Startberg für weite Flüge genutzt. Andelsbuch ist nördlich ausgerichtet und ist aus diesem Grund ein Spätstarterberg. Bezau dagegen ganz anders. Eine thermisch aktive Südflanke lässt frühe Starts zu. Ab dem Sommer werden die Voralpen stabiler und viele Streckenflieger fahren wenige Kilometer weiter nach Süden zum Diedamskopf nach Schoppernau-Au. Hier geht's im Hochsommer thermisch deutlich besser. Ein weniger bekannter Startplatz fiel durch viele große FAI-Dreiecke in den letzten Jahren auf. Die Rede ist vom Golm bei Tschagguns/Schruns im Montafon. Hier wurde 2006 bereits die magische 200 km FAI-Dreiecksmarke der Gleitschirmflieger geknackt. Die Drachen fliegen von Bezau oder dem

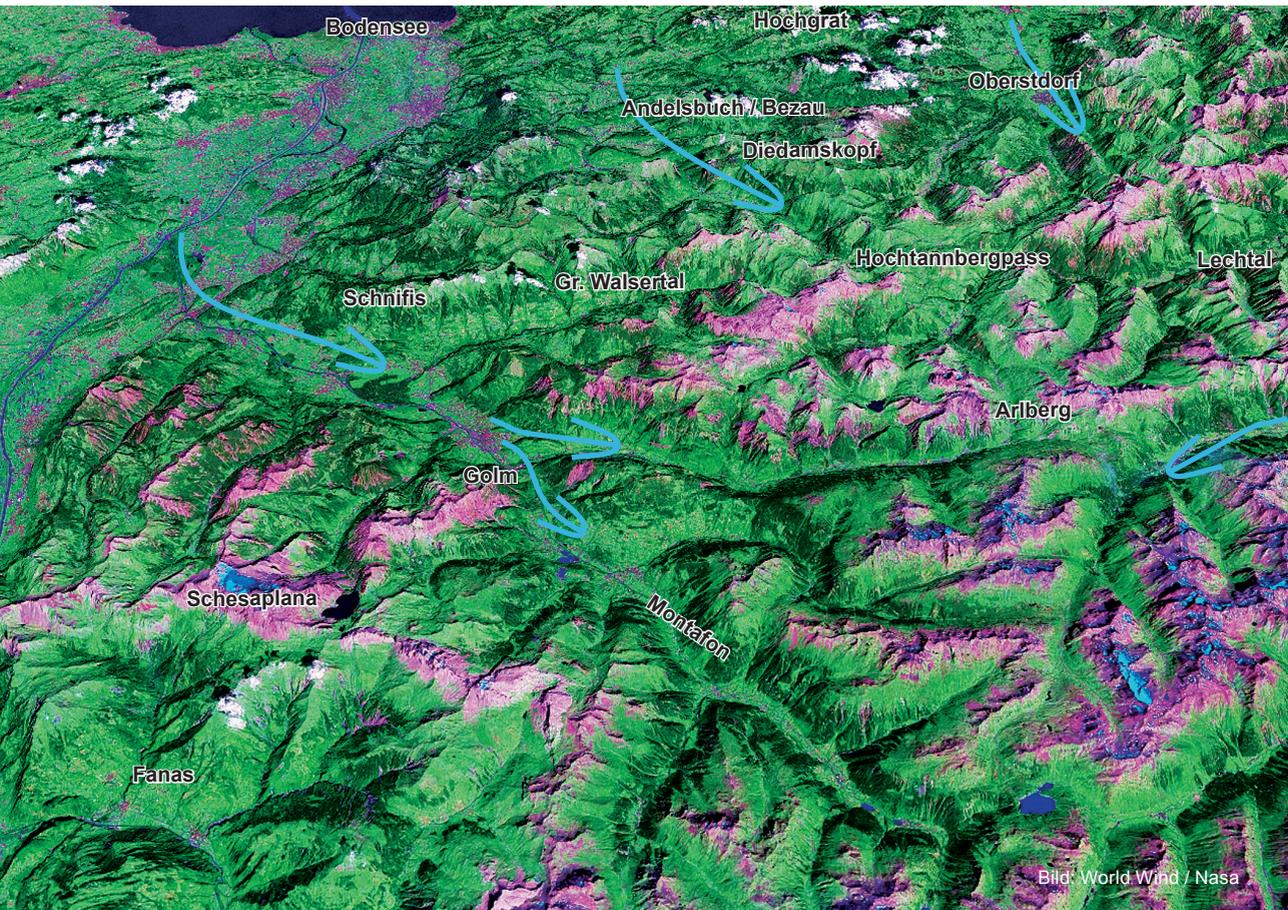


Bild 10.5.2 Der weitläufige Nord-Startplatz von Andelsbuch auf der „Niedere“ ist sogar zum Topplanden geeignet. Oben rechts: der Anfang der Nagelfluhkette, die sich bis Immenstadt zieht.

Diedamskopf ihre Strecken. In Andelsbuch steht zwar noch eine Rampe, aber Drachen werden hier kaum noch gesehen.

Andelsbuch ist oft recht voll, wenn man aber nur wenige Kilometer auf Strecke ist, wird es gleich einsamer und man freut sich auf ein paar begleitende Kollegen.

Bild 10.5.1 Flugarena Bregenzerwald.



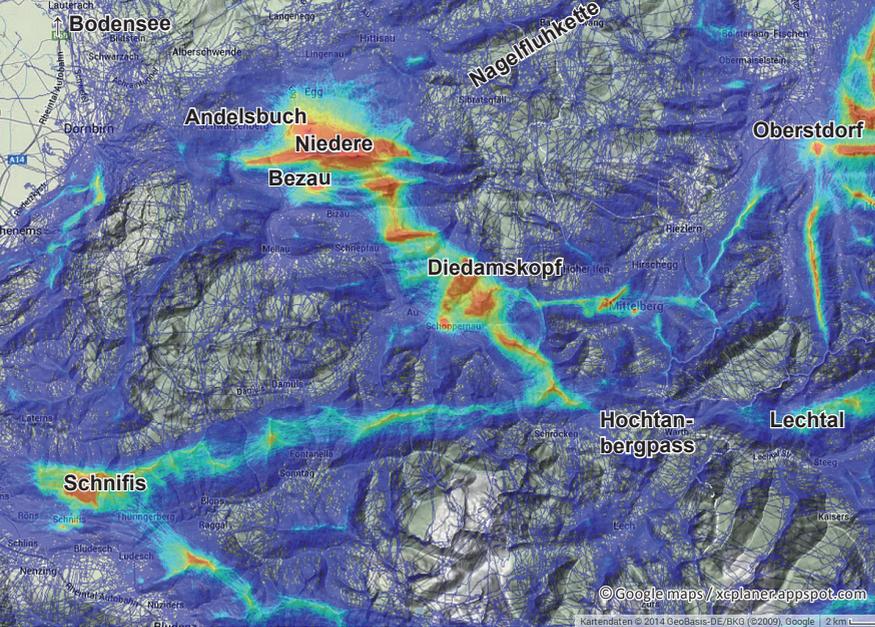
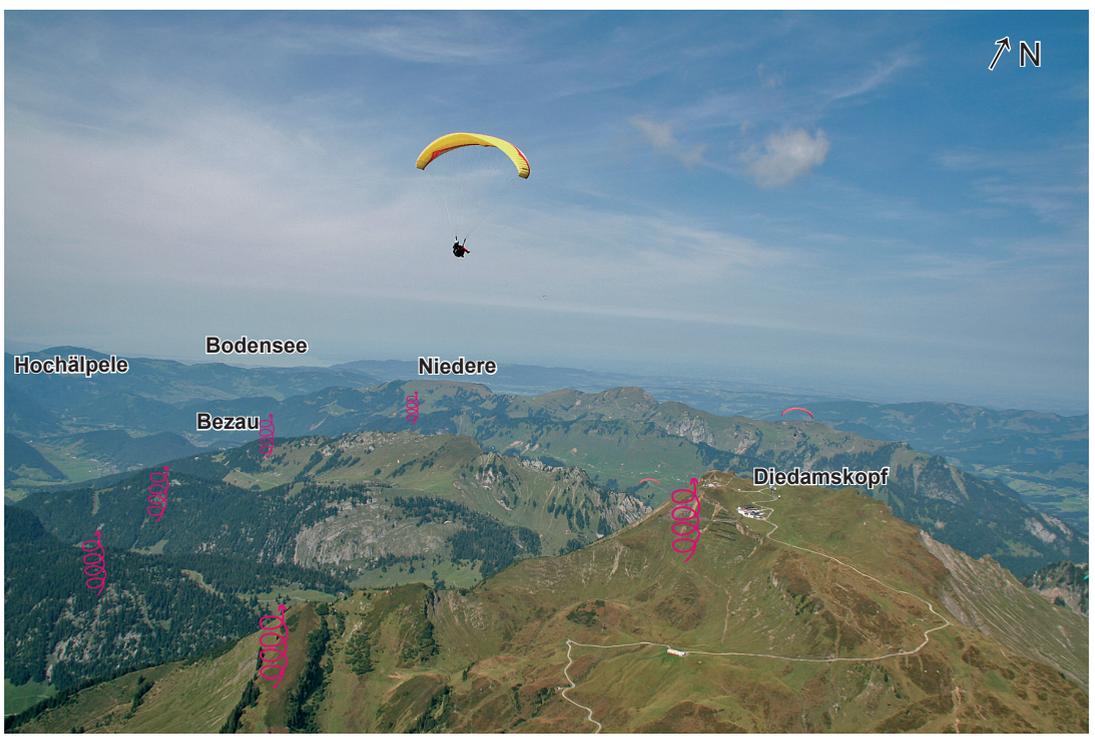


Bild 10.5.3 Nachmittags liegt der Startplatz der Niedere im Talwind, es kann bis Sonnenuntergang gesoart werden. Durch Höhengewinn in eingelagerter Thermik kann das Fluggebiet aber immer noch verlassen werden. Ausflüge zum Diedamskopf, zurück zur Niedere und einige km nach Westen und Heim sind immerhin ein 40 km FAI-Dreieck. Ein Ausflug zum Hochgrat und auf der Nagelfluhkette nach Immenstadt und zurück bietet sich ebenfalls an. Auf der Karte fallen ebenfalls die

Streckenmöglichkeiten nach Schnifis auf. Wer es dann zurück zur Niedere schafft, ist ein 70er FAI-Dreieck geflogen. Weitere Möglichkeiten bietet der Überflug des Hochtanbergpasses. Nun hat man die Rennstrecke Lechtal vor sich. Aber Achtung: Im Sommer ist das Lechtal vom Bayerischen Nordwind am Nachmittag überspült.

Bild 10.5.4 Wer früher (bevor der Talwind über die Niedere streicht) dran ist, kann von Bezaun aus hochfahren und wie die Drachen auf der steilen Wiese neben der Bergstation starten. Für Gleitschirmflieger bietet es sich an, zu dem wunderschönen Wiesenstartplatz (im Bild unter dem „N“ von Niedere), Richtung Osten vorzulaufen. Nach dem Abflug mit Maximalhöhe stehen die nächsten Bärte immer an den Südflanken der nächsten Berge und Hügel bis zum Diedamskopf. Am Diedamskopf fand früher der Bregenzwald-Cup statt. Es war das kalte Wintermeeting der Gleitschirmbranche.



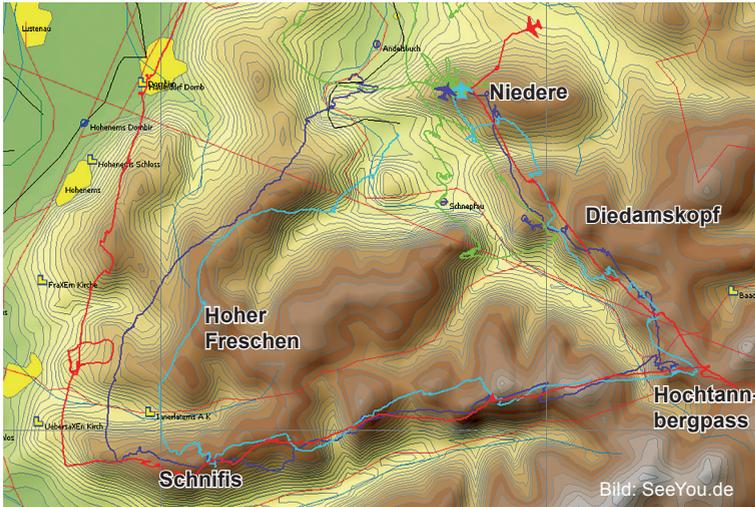
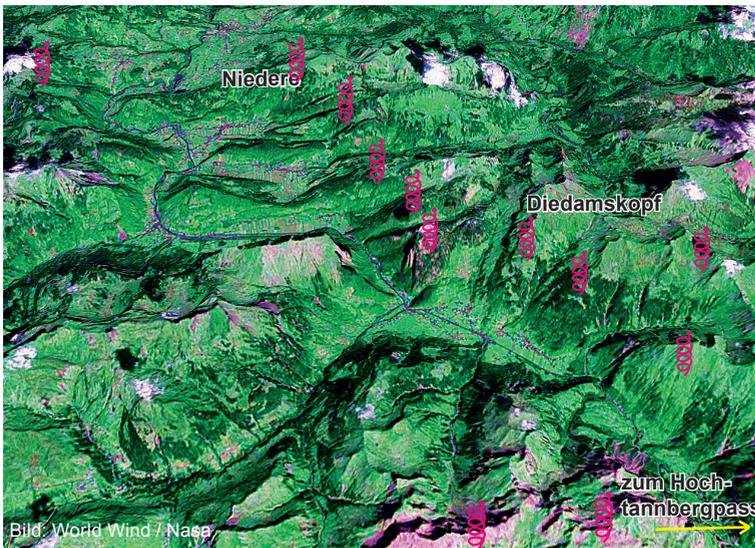


Bild 10.5.5 Im Bild sind FAI-Dreiecke von 45 bis 80 km zu sehen. Die Route ist fast immer ähnlich. Nach den ersten Kilometern (wie im Bild 10.5.4) wird auf der östlichen Talseite weiter bis kurz vor den Hochtannbergpass geflogen. Durch das Große Walsertal geht es an Schnifflis, auch ein guter Streckenflugberg, vorbei und über den Hoher Freschen wieder zurück.



Bild 10.5.6 Beim Aufdrehen am Diedamskopf, der Blick geht Richtung Hochtannbergpass. Die direkte Route folgt dem Talverlauf. Wenn die Basis nicht sehr hoch ist, lohnt es sich aber auch, den Kessel auszufliegen.

Vom Diedamskopf können Einsteiger recht nette Fläche Dreiecke fliegen. Diese führen bis zum Hochtannbergpass, dann zurück und je nach Talwind Richtung Niedere und zurück. Wenn der Talwind stark ist, muss man über der Niederen ankommen, sonst wäscht es einen dort auf der Südseite nach Bezaun herunter.



Tipp:
Irgendwo in der Nähe des Hochtannbergpasses muss eine Konvergenz quer über dem Tal stehen.

Bild 10.5.7 Die Flugarena Niedere-Diedamskopf bis Hochtannbergpass im Detail.



Bild 10.5.7 Über dem Hausbart des Diedamskopfes. Der Blick zurück nach Norden. Beim Flug nach Süden muss man immer um die Bergausläufer herum fliegen, um auf die thermischen Südseiten zu kommen. Wenn es vom Gleitwinkel knapp wird, immer im Bogen fliegen.

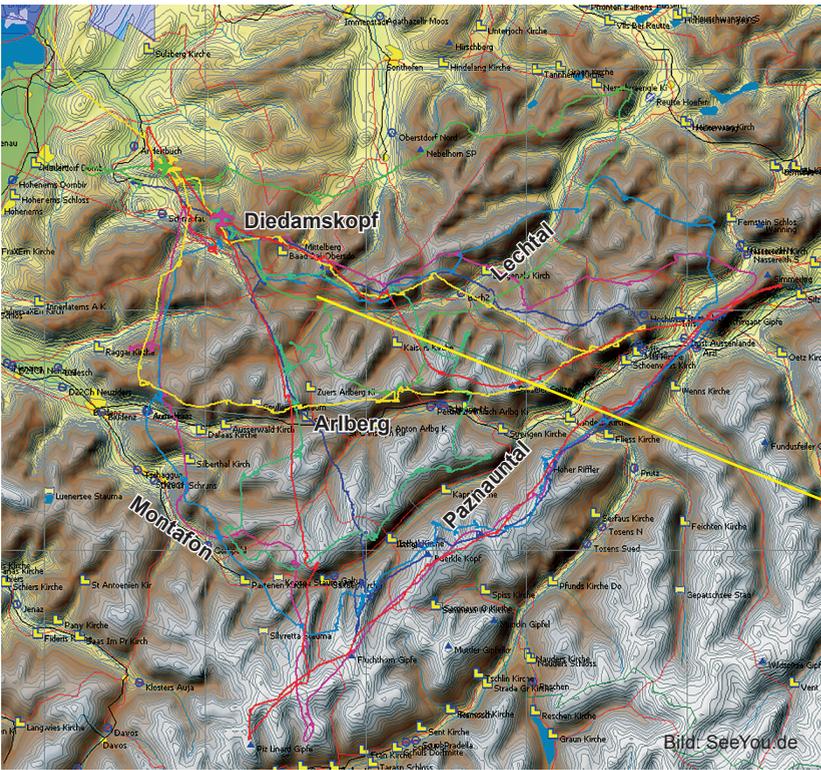


Bild 10.5.8 Die FAI-Dreiecke zwischen 100 und 227 km. Nach dem Hochtannbergpass wird hier die Rennstrecke Lechtal und Klostertal-Arlberg-Inntal genutzt. Dabei wird meistens auf Höhe Steeg oder Bach zur Querung ins Inntal angesetzt. Bei den ganz weiten Flügen drehen die Piloten Höhe Tschirgant um und fliegen über das Paznauntal ins Montafon. Von dort auf verschiedenen, aber recht direkten Routen wieder zurück, oft an Lech am Arlberg vorbei. Westlich und südlich der gelben Linie ist die CTA Arlberg mit erlaubter Flughöhe von 5900 m in Österreich!

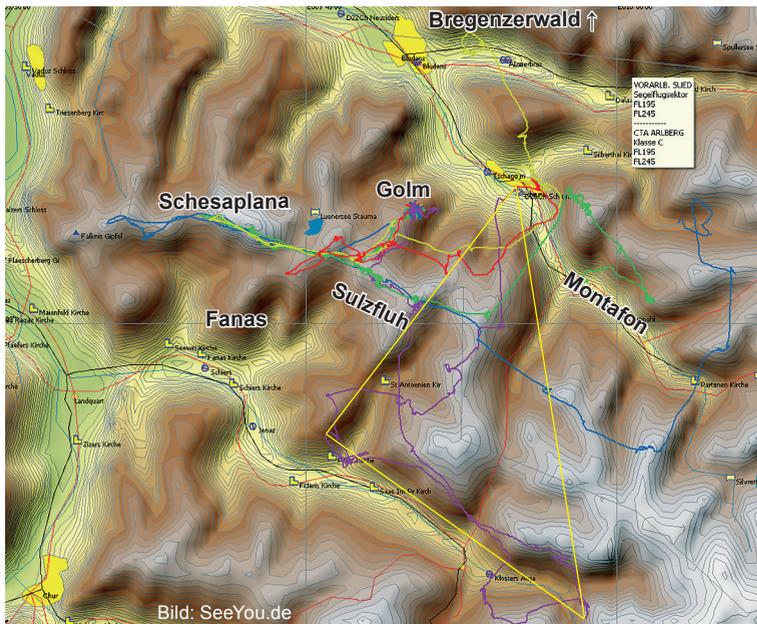


Bild 10.5.9 Der Startberg Golm bei Tschagguns fällt ab und zu bei den weiten Flügen auf. Die Beschreibung hätte auch beim Fluggebiet Fanas gepasst, trennt die beiden doch nur die fast 3000 m hohe Bergkette der Schesaplana, Drusen- und Sulzfluh. Während von Fanas aus selten an der hohen Kette geflogen wird (sie ist recht weit hinten im Tal) wird sie von den Golm-Streckenfliegern ständig genutzt. Im Bild sind Flüge bis 60 km zu sehen, wobei der lilafarbene sogar ein FAI-Dreieck ist. Die Wertungstrecke ist gelb eingezeichnet.

Bild 10.5.10 FAI-Dreiecke bis 201 km, gestartet vom Golm. Wie schon bei den kürzeren Flügen, wird die Schesaplana immer genutzt, dann geht es meistens über das Montafon und Paznauntal auf verschiedenen Routen zum Bregenzerwald. Das 201er (lila) hatte allerdings den WP 2 weit im Süden.

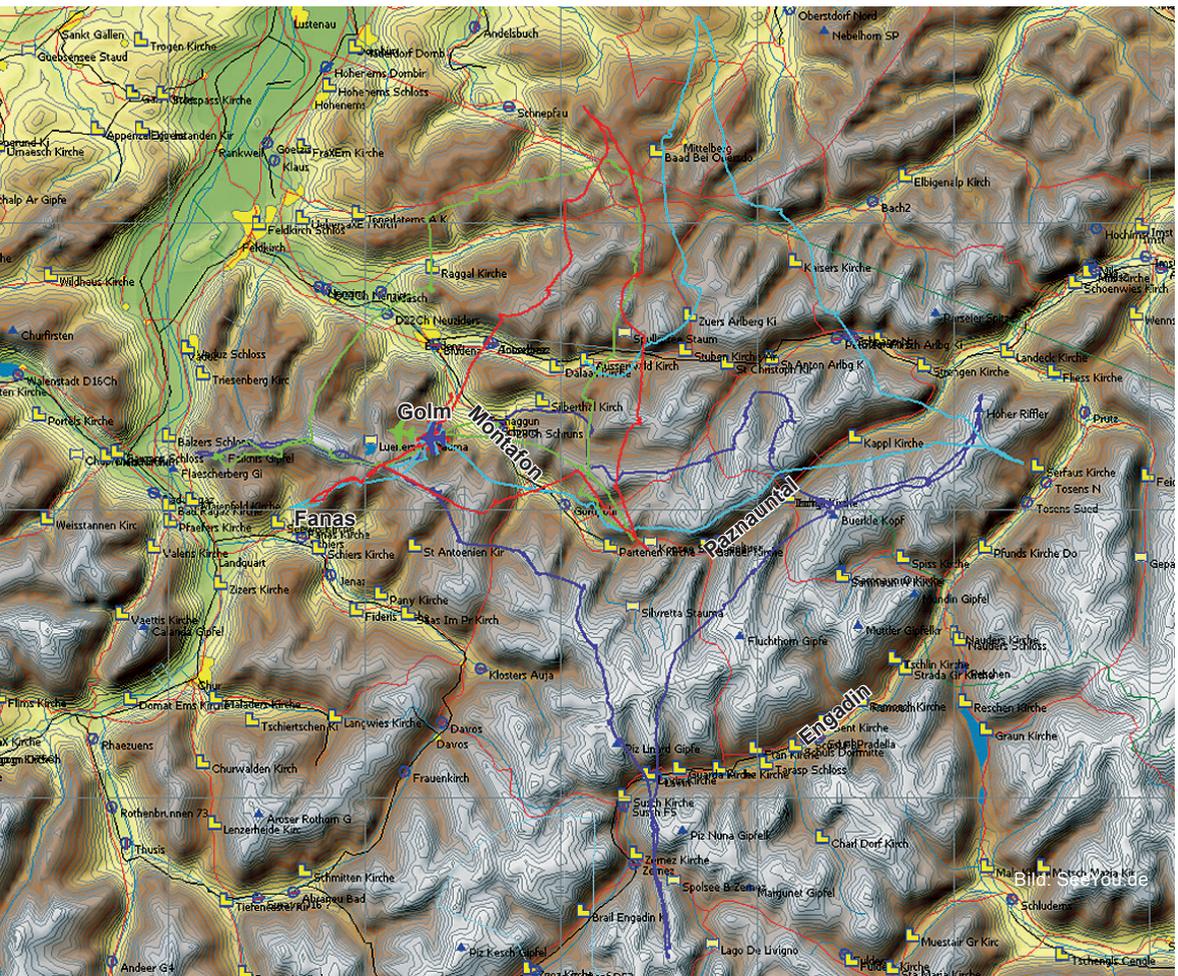


Bild: SeeYou.de



Bild 10.5.11 Die Infrastruktur ist für Piloten perfekt. Ohne Gleitschirmflieger wäre vor vielen Jahren die Seilbahn konkurs gegangen. In zwei Sektionen geht es per Doppelsessel auf die Niedere.



Bild 10.5.13 Der Landeplatz in Andelsbuch ist direkt neben der Seilbahn. Hier darf mit dem Wohnmobil übernachtet werden. Ein Restaurant mit Aussichtsterrasse und der Flugshop bieten eine perfekte Infrastruktur.

10.5.14 Der Talwind strömt großflächig an die Niedere, sie ist, auch wenn thermisch nichts geht, nachmittags ein Soaringparadies. Der Blick geht nach Nordwesten, am Horizont ist der Bodensee zu sehen.

Infokasten

Andelsbuch ($\Delta H = 1000$ m)

Auf die Niedere fährt von Andelsbuch in zwei Sektionen ein Zweier-Sessellift. Der Landeplatz Andelsbuch ist neben der Seilbahn. Wetterinfos werden täglich im Schaukasten an der Talstation Andelsbuch ausgehängt. Start nach Nord

Bezau ($\Delta H = 1000$ m)

Ein steiler Süd-Startplatz ist in Bezau direkt östlich der Bergstation oder zehn Minuten zu Fuß östlich. Dort Starts N und S.

Diedamskopf ($\Delta H = 1000$ m)

Von Schoppernau fährt die Seilbahn auf den Diedamskopf. Der Startplatz ist kurz vor dem Gipfelkreuz an der Antenne, der Landeplatz (790 m) am Fluss 200 m südwestlich der Talstation. Start nach Süd.

Seilbahn: www.bergbahnen-andelsbuch.at
www.seilbahn-bezau.at
www.diedamskopf.at

Flugschule: Bregenzerwald in Bezau, Shop auch am Landeplatz Andelsbuch:

www.gleitschirmschule.at
 Tel.: +43-(0)5514-3177

Auf der Internetseite sind alle Links zu Tourismus, Seilbahnen, Unterkünften und zum Streckenflugeinstieg.

Tourismus: www.bregenzerwald.at
 Tel.+43-(0)5512-2365

Man darf mit dem Wohnmobil an der Seilbahn in Andelsbuch übernachten. Netze Übernachtungsmöglichkeit für kleine WoMo's gibt es am Fischteich Bersbuch (5 km westlich Andelsbuch), direkt an der Bregenzer Ache im Wald (mit Lagerfeuermöglichkeit) gelegen.



6 Oberstdorf

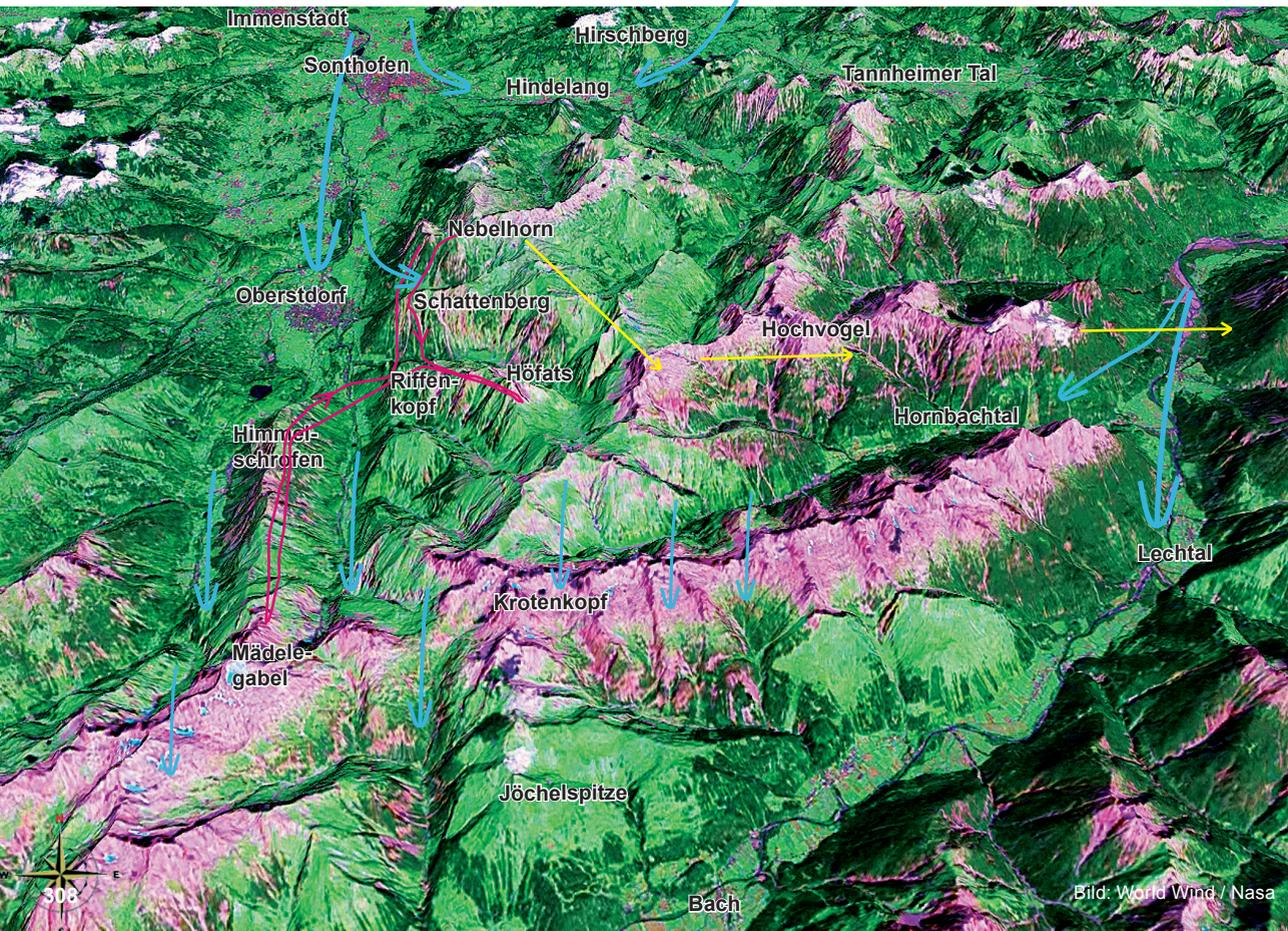
Das Nebelhorn bei Oberstdorf ist der Hausberg des früheren vielfachen deutschen Streckenflugmeisters Stefan Traut, des Weltcupsiegers Oliver Rössel und des Deutschen Streckenflugmeisters Robert Blum, siehe auch das Interview auf Seite 570. Im Vergleich zu den meisten anderen beschriebenen Streckenfluggebieten ist das Nebelhorn als anspruchsvoll zu bezeichnen. Das Problem in Oberstdorf ist nicht nur der starke Talwind am Nachmittag, dieser kann über 2600 m hochreichen und verursacht entsprechend starke Leegebiete. Das Hauptproblem für Streckenflieger liegt mehr darin, dass kein geschlossenes Tal in Ost-Westrichtung vorhanden ist. Kleine Aufgaben können im Kessel von Oberstdorf, von Immenstadt, Hindelang bis zum Allgäuer Hauptkamm (Mädelegabel) geflogen werden. Bei den großen Dreiecken fliegen die

meisten zuerst über das Hornbachtal am Hochvogel vorbei, dafür muss man aber gleich mal über eine 2000 m hohe Bergkette fliegen, als gelbe Pfeile im Bild eingezeichnet. Wenn die Basis morgens noch tief ist, ist das anspruchsvoll.



Bild 10.6.2 Der kleine Startplatz nach Süden unterhalb der Gipfelstation ist etwas uneben und steinig, der leichtere Startplatz nach Westen ist an der Mittelstation. Oliver Rössel hat im DHV-Info 140 ein kleines „Hausaufgabendreieck“ beschrieben. Es ist im Bild 10.6.1 als rote Linie eingezeichnet.

Bild 10.6.1 Flugarena Nebelhorn, mit Olli's Hausaufgabendreieck. Oliver Rössel bietet hier XC-Seminare an.



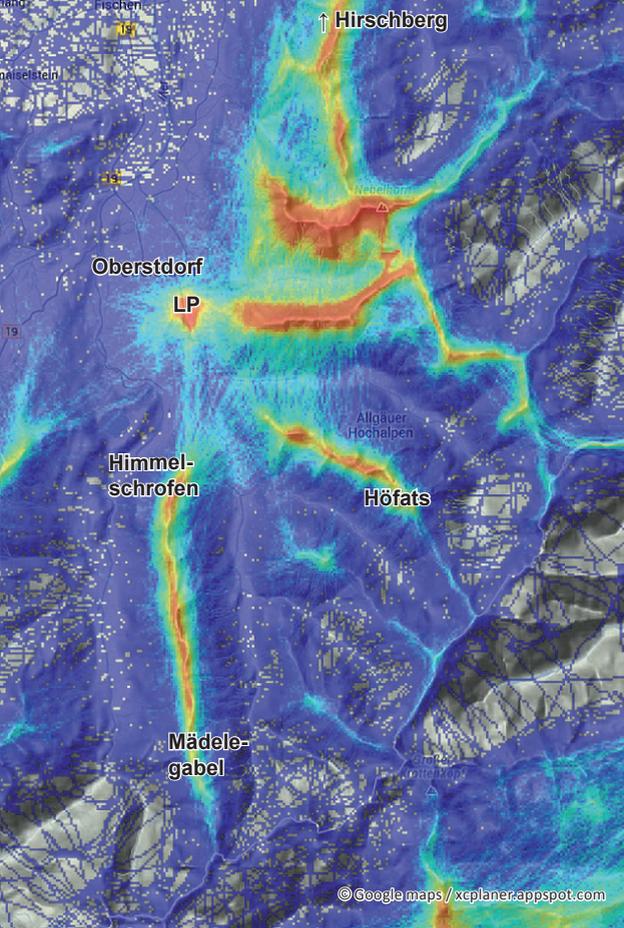


Bild 10.6.3 Olli „Hausaufgabendreieck“ wurde schon öfter geflogen und so ähnlich auch eingereicht. Weil der starke Talwind bei deutlichen (größer 15 km/h in 3000 m) Nord- und Ostlagen noch verstärkt wird, eignen diese sich nicht zum entspannten Streckenfliegen von Oberstdorf. Besser sind leichte bis mäßige West- oder Südlagen. Der Streckenflieger sollte nicht zu spät dran sein. Wenn der Talwind das Nebelhorn um- und überspült, wird es schwer mit dem Wegkommen. Im Bild 2.49 auf Seite 56 wurde eine Geländebeschreibung vom Startplatz Oberstdorf gezeigt. Nach dem Start am Gipfel zieht man gleich rechts herum vor die Südflanke Richtung Oberstdorf. Hier steigt die Thermik an jeder Rippe auf. Für die kleinen Flachen Dreiecke kann man jetzt die Bergkette nach Norden bis zum Hirschberg abfliegen. Hier weiß man oft nicht wie der Talwind weht, noch von Sonthofen nach Hindelang (Bild 10.6.1) oder schon von Nordost über den Oberjochpass. Je später man dran ist, um so wahrscheinlicher wird der Passwind. Zurück auf gleicher Route am Nebelhorn und Himmelschrofen vorbei und wieder zurück. Das sind 50 km lange Flache Dreiecke. Generell sollte man in diesem Fluggebiet immer hoch fliegen und nie in das Lee vom Talwind sinken. Sinkt man doch mal herunter, muss man immer eine der vielen Soaringkanten anfliegen. Vielleicht kommt man ja wieder hoch.

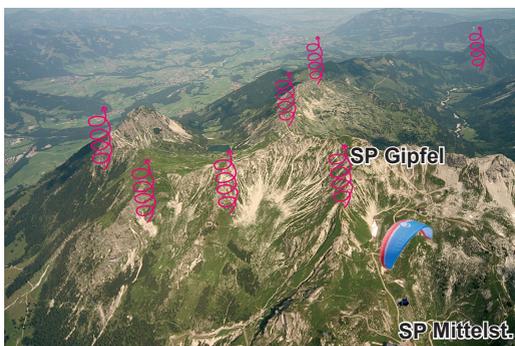


Bild 10.6.4 Das thermisch aktive Nebelhorn besitzt eine schöne, südlich ausgerichtete Bergflanke nach Oberstdorf. Der Blick geht nach Norden, oben rechts ist das Imberger Horn kurz vor Hindelang, dahinter rechts ist der Hirschberg gerade nicht mehr zu sehen. Der starke Talwind aus Nord verursacht kräftige Leegebiete und durch Vermischungseffekte wird dann auch die Thermik turbulenter. In Oberstdorf wird bei starkem Talwind nachmittags normalerweise nicht mehr geflogen.

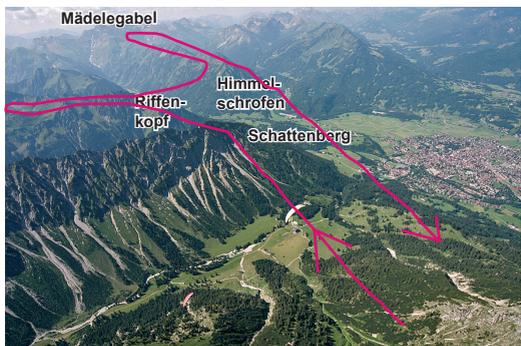


Bild 10.6.5 Beim Aufdrehen an der Südflanke vom Nebelhorn mit Blick nach Südwest. Ein Großteil des „Hausaufgabendreiecks“ ist zu sehen. Ist der Talwind aktiv, kann am Schattenberg gut gesoart werden, vergleiche mit dem rotem Track im Bild 10.6.1.
Info zu Olli: www.vogelfrei.de

Tipp:
Das Fluggebiet Lechtal ist im "Streckenflugfilm". Vertrieb www.DHV.de



Bild 10.6.6 Das Nebelhorn mit der Flugroute zum Hirschberg. Auf gleichem Weg gehts zurück.

Bild 10.6.7 Das Streckenfluggebiet der großen FAI-Dreiecke von Oberstdorf aus. Im Bild der Track von Robert Blums 225er. Infos zum Flug im DHV-XC, Robert Blum suchen.

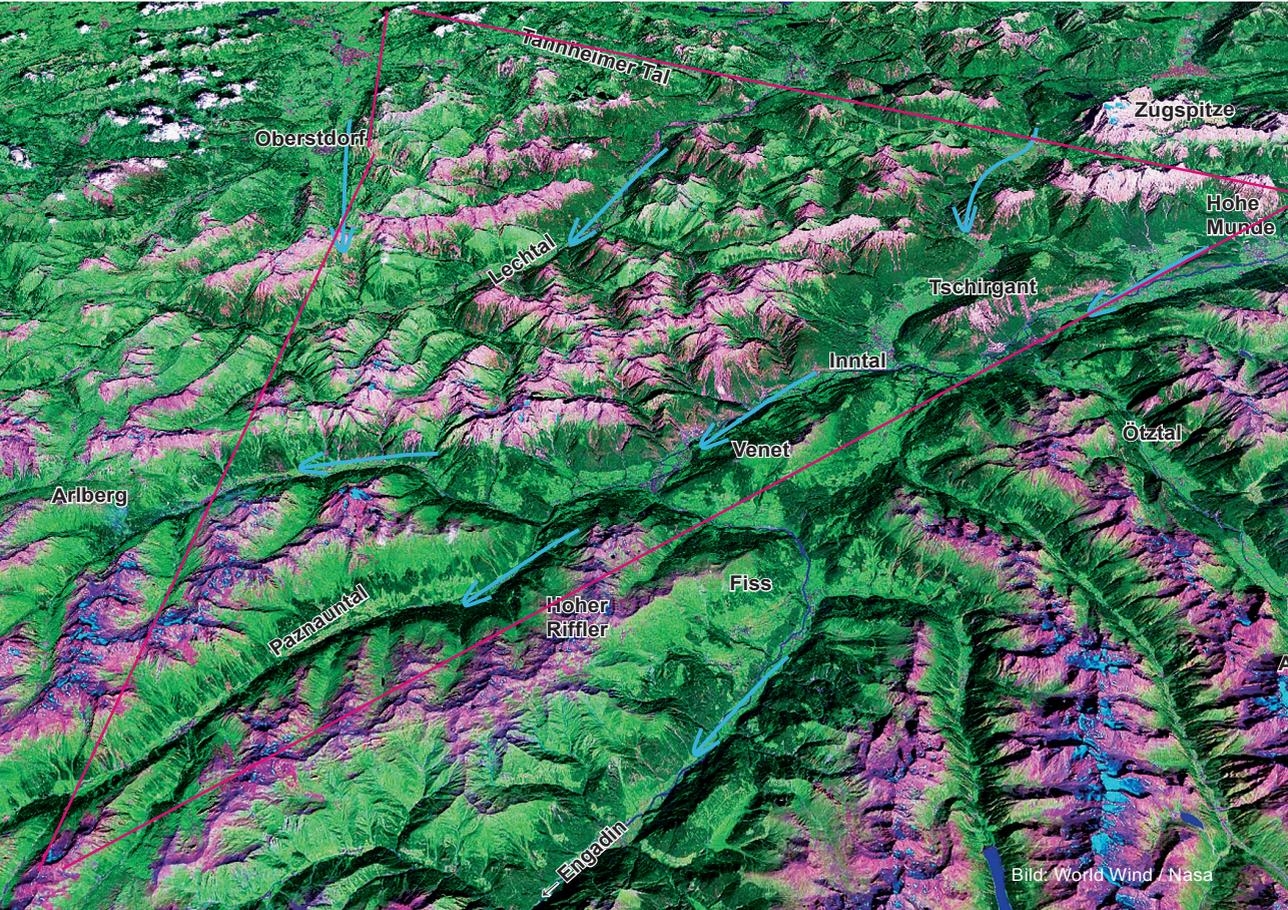
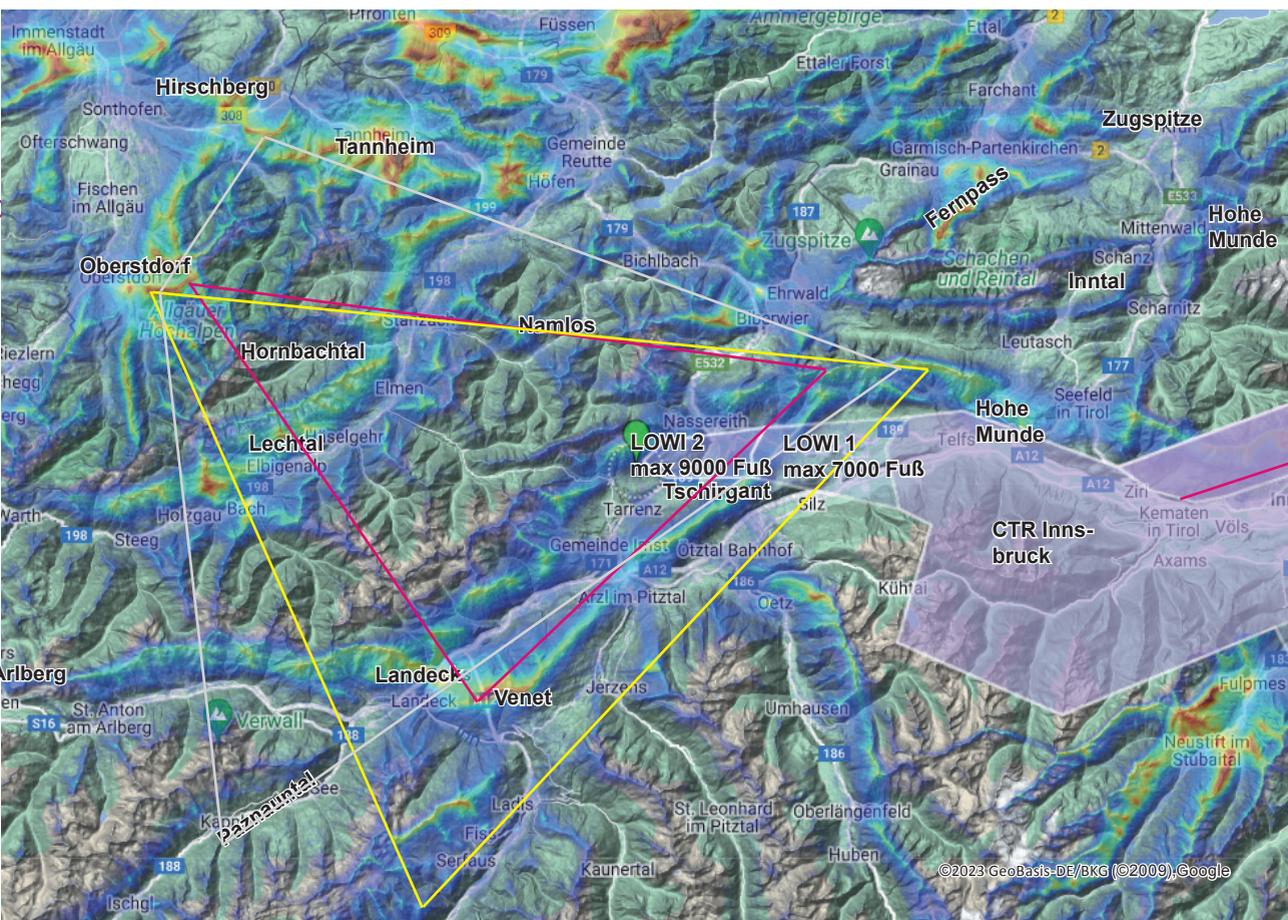


Bild 10.6.8 Auf dieser Skyway-Karte sind die Tracks von FAI-Dreiecken zwischen 120 (rot) und 180 km (gelb oder weiß) eingetragen. Es ist der gleiche Kartenausschnitt wie im WorldWind Satellitenbild 10.6.7. Bei allen Flügen fällt Folgendes auf: Am Anfang fliegen fast alle die gleiche Route durch das Hornbachtal (Bild 10.6.11), am Hochvogel vorbei direkt über das Lechtal, Namloser Tal, über den Fernpass (Bild 10.6.14), an der Mieminger Kette vorbei bis zur Hohen Munde. Es geht die Mieminger Kette zurück, bis zum Tschirgant fliegen alle Piloten gleich (Bild 10.6.15). Jetzt teilt es sich, einige fliegen über den Venet bei Landeck, der andere Teil der Piloten lässt diesen manchmal von vielen Winden umströmt und dann schwierigen Thermikberg aus. Sie fliegen lieber den kleinen Umweg an der nördlichen Inntalseite. Zusammen fliegen sie in das Paznauntal. Nun kommt der zweitschwierigste Teil der Aufgabe, der Rückflug ins Lechtal. Nachmittags bläst der gewaltige Bayerische Wind nämlich nicht nur von Oberstdorf ins Lechtal, sondern manchmal sogar noch bis ins Inntal. Das bewirkt,

dass die Südflanken des Inntals gegen 16.00 Uhr im Lee liegen (können). Ist das der Fall, muss man eine starke Leethermik finden, um dann möglichst hoch ins Lechtal zu kommen. Das Allerschwierigste ist jetzt der letzte Sprung zurück nach Oberstdorf. Das gelingt daher auch nur äußerst selten. Schaut man sich die Tracks der Piloten an, sieht man das auch: Viele verzweifelte Endanflüge auf Oberstdorf, alles wird ausprobiert. Die meisten stranden im Inntal und einige im Lechtal, siehe Bild 10.6.19. Die beste Wetterlage gegen dieses Problem ist eine leichte Süd- oder Südwestlage bei hoher Basis. Dann gelingt es manchmal, im Höhenwind über dem Talwind doch nach Oberstdorf zurückzukommen. Um die Aufgaben zu vergrößern, muss man den ersten Wendepunkt nach Norden verschieben, deshalb wird am Anfang bei den ganz großen Dreiecken zuerst zum Hirschberg geflogen. Wer am Tschirgant Gipfel vorbei fliegt muss auf die Luft Räume aufpassen! Bild 10.6.15.



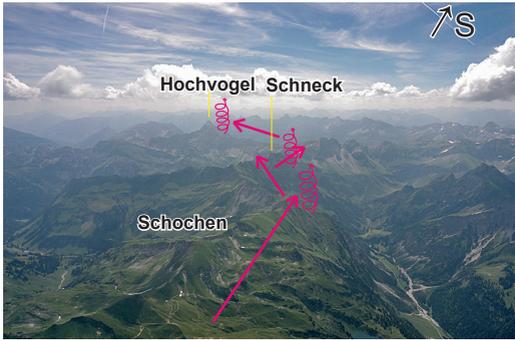


Bild 10.6.9 Nach dem Start am Nebelhorn ist dies der Blick nach Südost, dem Beginn der Standardroute der großen Dreiecke. Im Bild rechts das Oytal. Die Flugroute und die Thermikstellen sind eingezeichnet. Die ersten Kilometer fliegt man immer bis zur nächsten Südflanke, über den Schochen geht's zum Schneck, von dort fliegt man über die Bergkette ins Hornbachtal, südlich des Hochvogel.



Bild 10.6.12 Am Anfang des Namloser Tals, der Blick weiter nach Osten. Es sind schon die Zugspitze und die Mieminger Kette zu sehen. Der Flug führt an der Südseite des Tals direkt nach Osten, über die Südflanke der nächsten Berge geht's zum Wannig.



Bild 10.6.10 Ein tiefer Einflug ins Hornbachtal, links ist der markante Hochvogel, ein guter Thermikberg. Es ist einfacher und nervenschonender (sehr kleine Landeplätze), wenn man höher über diese Bergkette fliegt.

Bild 10.6.11 Am Hochvogel aufgedreht, der Blick geht nach Osten über das Lechtal. Der Weiterflug führt ins Namloser Tal.



Bild 10.6.13 Jetzt ist der Wannig im Inntal schon deutlich zu sehen. Im Bild 2.54 auf Seite 58, ist das Windproblem des Wannig genau erklärt.

Bild 10.6.14 Im Anflug auf den Wannig. Ist er blau und die anderen Berge haben Wolken, ist er vom Fernpass-Talwind überspült. Es ist immer sinnvoll, vor dieser Querung maximale Höhe zu machen.



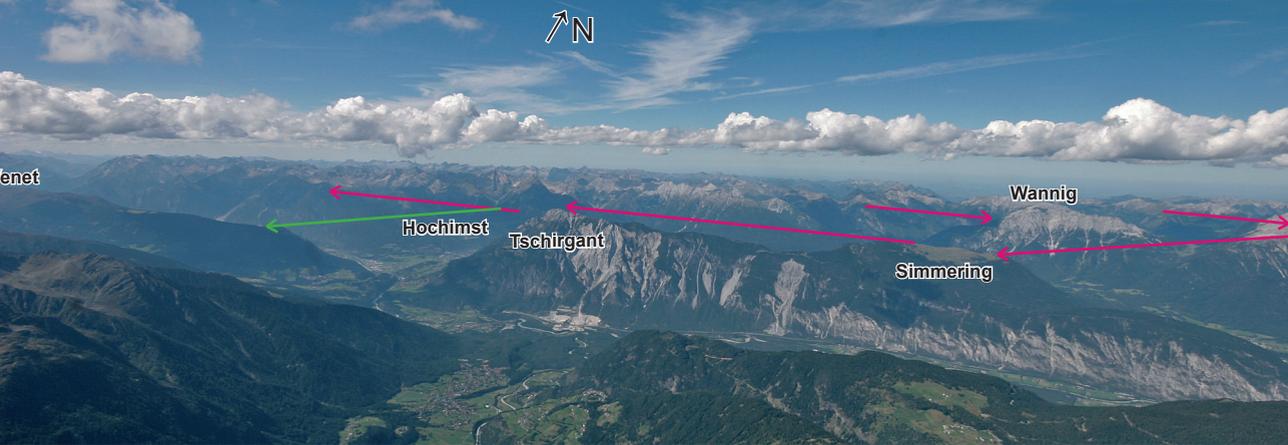


Bild 10.6.15 Das Inntalpanorama vom Ötztal aus aufgenommen, der Blick geht nach Nordwest. Die Flugroute ist eingezeichnet. Vom Wannig geht es zur Rennstrecke Mieminger Kette, eine geschlossene Bergflanke bis zur Hohen Munde. Dort wird gewendet, am westlichen Ende der Mieminger wird zum Simmering geflogen. Dort prallt der Fernpasstalwind aus Nord gegen, wer unter Grat ankommt (das passiert aber selten), muss auf die Nordseite fliegen. Spätestens vor (über) dem Wiesenplateau steht ein starker Bart. Die nächsten zehn Kilometer bis zum Tschirgant gehen schnell. Dort steht die Thermik meistens etwas westlich vorgelagert, weil die beiden Talwinde vom Inntal und Fernpass dort zusammenfließen. Der Weiterflug vom Tschirgant zum Venet (grün) wird seltener benutzt als der kleine Umweg an Hochimst vorbei, siehe hierzu die Tracks im Bild 10.10.8.



Bild 10.6.16 Der Blick vom westlichen Ende der Mieminger, dem Grünstein, zum Simmering, links im Bild, vergleiche Bild 10.8.21.

Bild 10.6.17 Auf Höhe Landeck wird in das Paznauntal eingeflogen. Vor dieser Querung unbedingt maximale Höhe auskurbeln. Die um diese Zeit thermisch aktiven Westflanken werden im unteren Bereich vom Osttalwind umspült, aufpassen!

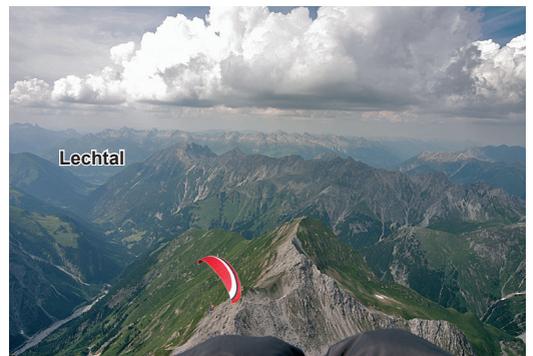
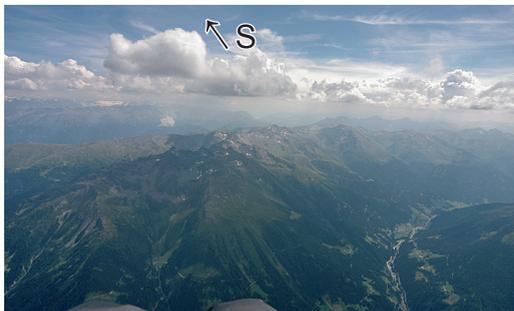
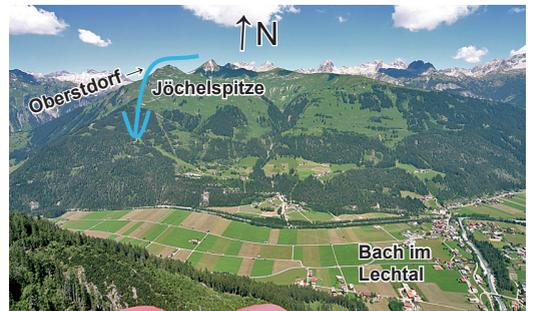


Bild 10.6.18 Im Paznauntal geht es gut voran, wenn die Basis hoch ist. Beim Rückflug Richtung Landeck, Inntal (Bild 2.21, Seite36) und vor der Parseier Spitze aufgedreht, geht der Blick jetzt nach Norden.

Bild 10.6.19 Im Lechtal angekommen wird (nachmittags) auf der südlichen Talseite Thermik gesucht. Der Talwind von Oberstdorf überspült dann die Jöchelspitze.



Bach im Lechtal

Die Jöchelspitze bei Bach ist ein beliebter Flugberg, der auch für Streckenflugeinsteiger (Drachen und Gleitschirme) hervorragend geeignet ist. Einfache Startplätze oberhalb der Bergstation und ein riesiger hindernisfreier Landeplatz (im Bild 10.6.19 genau über der Schrift „Bach“) sind vorhanden. Im Bild 10.6.1 sieht man, dass das Lechtal im westlichen Bereich südlich ausgerichtet ist, im östlichen Tal ist es süd-östlich zur Sonne ausgerichtet. Dadurch können hier relativ einfach flache Dreiecke geflogen werden. Wegen der Ausrichtung zur Sonne wird zuerst nach Osten geflogen, später nach Norden. Am Ende des Lechtals geht's zum Hochtannbergpass, vergleiche Fluggebiet 5 Bregenzerwald und Bild 10.5.3.

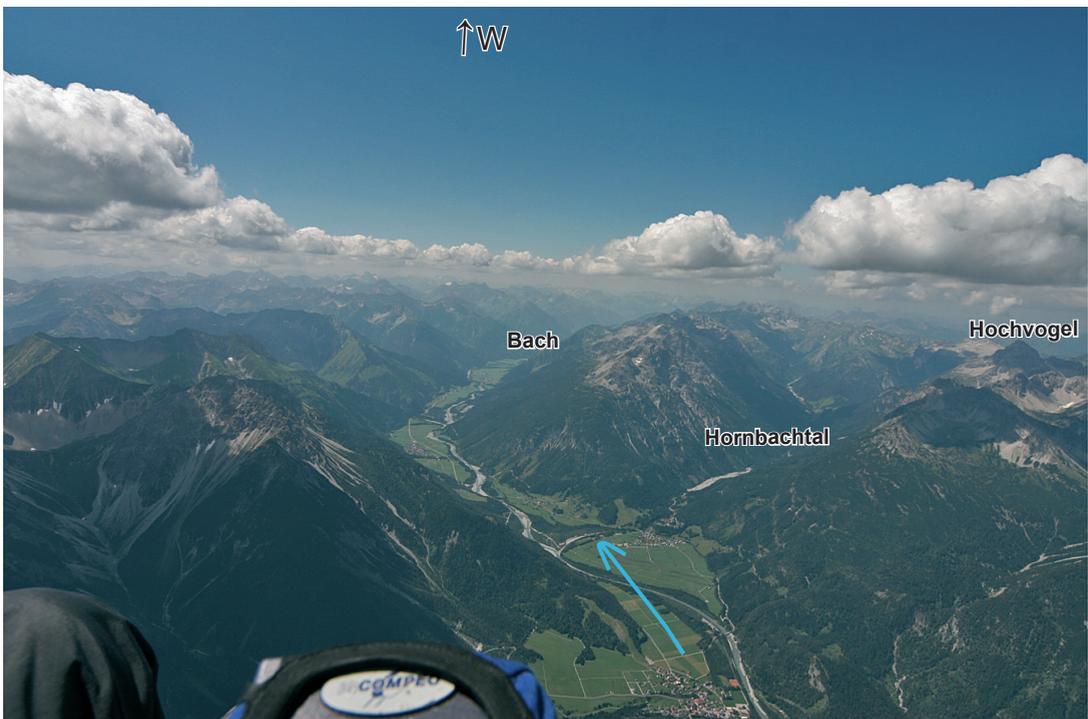
Solange die Talwinde stark sind, wird hier früh gestartet und nachmittags auf die südliche Talseite gewechselt.



Bild 10.6.21 Der höchste der drei Süd-Startplätze auf der Jöchelspitze ist in 15 Minuten erreicht. Drachen starten an der Rampe oberhalb der Bergstation.



Bild 10.6.22 Das ist der Blick über das Lechtal hinaus Richtung Reutte und zum Flugberg Hahnenkamm, unterhalb links liegt das Tannheimer Tal.



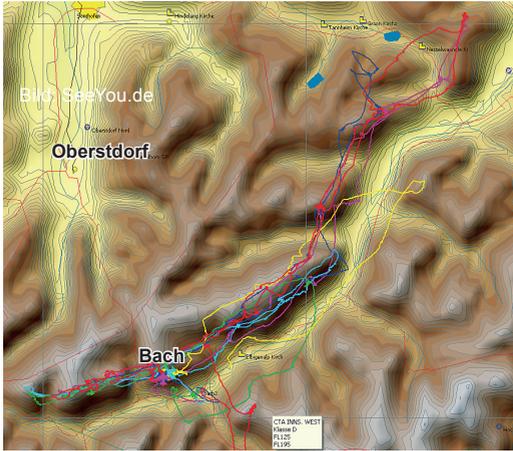


Bild 10.6.23 Auf dieser SeeYou Karte sind Flüge im Lechtal zwischen 40 und 90 km eingezeichnet. Die Routen führen bis kurz vor den Hochtannbergpass und nach Osten bis zum Hahnenkamm. Auf den Bildern 10.6.20 und 22 ist das Fluggelände der Flachen Dreiecke von Bach zu sehen.



Bild 10.6.24 Oberstdorf, links das Rubihorn, dahinter das Nebelhorn, rechts der Schattenberg und rechts unten am Bildrand der Landeplatz mit der Oybelehalle.



Bild 10.6.25 Der Landeplatz von Oberstdorf ist für Gleitschirme und Drachen bei starkem Talwind, was oft der Fall ist, sehr turbulent. Wer in Landeck landet, was nicht selten ist, kann mit dem Zug über Lindau zurückfahren.

Infokasten

Oberstdorf ($\Delta H = 1380$ m)

Der obere Startplatz liegt unterhalb der Gipfelstation. Der einfachere Startplatz (Probst-Haus) ist an der zweiten Sektion der Seilbahn. 200 m westlich liegt noch ein einfacher Startplatz beim Zeigersattel nach West. Der Landeplatz (800 m) liegt 200 m südlich der Talstation. Eine alternative Landemöglichkeit gibt es auf der Wiese (Seealpe) bei der ersten Sektion der Seilbahn.

Nebelhornseilbahn: www.nebelhorn.de

Tel.: +49-(0)8322-96000

FS Mergenthaler:

www.flugschule-mergenthaler.de

Tel.: +49-(0)8321-9970

FS Oase: www.oase-paragliding.com

Tel.: +49-(0)8326-38036

FS Milz:

<https://flugschule-milz.de/>

Tel.: +49-(0)8321-9328

Tourismus: www.oberstdorf.de

Tel.: +49-(0)8322-7000

Club: Oberstdorfer Drachen und Gleitschirmflieger: www.odv-allgaeu.de

Webcameras: www.allgaeu-cam.de

Wetterinfos und Windinfos sind auf der Webcam in der Talstation. Informationen zum Fluggebiet erhält man beim Lösen der Landegebühr.

Anmerkung: Aufgrund von Problemen ist es erforderlich, eine Kennzeichnung im Schirm zu haben. Infos dazu auf der Clubseite.

Bach ($\Delta H = 750$ m)

Startplatz: Siehe Bild 10.6.21. Von Bach ist die Jöchelspitzseilbahn ausgeschildert.

Landeplatz: Er ist am Ortsausgang rechts neben der Hauptstraße. Im Bild 10.6.19 genau über dem „B“ von Bach.

N 47°16'06'' O 10°23'46'' H = 1060 m

Seilbahn: www.lechtaler-bergbahnen.at

Flugschule: www.onair-paragliding.com/
incl. Wetter und Webcam Tel.:+43-5634-20097

Tourismus: www.lechtal.at

Tel.: +43-(0)5634-5315

7 Scuol, Fiss

Das Engadin mit dem Hauptstartberg Motta Naluns in Scuol ist seit vielen Jahren eines der besten Streckenfluggebiete der Schweizer. Das Engadin ist darüber hinaus eine der Haupttruten vieler geschlossener Aufgaben, die woanders gestartet werden. Die Drachenflieger von Fanas und einige weite One-Way-Flüge vom Monte Lema, führen an Scuol vorbei. Viele Österreicher nutzen vom Venet, siehe Fluggebiet 8 „Inntal“, das Engadin für Flache Dreiecke. Ab 1990 flogen Drachenflieger von Deutschen Startbergen auf der Route über das Engadin nach Italien. Mit dem Gleitschirm wurde das Engadin mehrfach bei Ostlagen vom Brauneck erreicht. Die Verlängerung des Engadin nach Westen führt an St. Moritz vorbei über den Malojapass zum Comer See, diese Route funktioniert aber nur bei hoher Basis, da am Sylvaplaner See und am Malojapass sehr starke Talwinde wehen. Nach Osten geht's ins Inntal, am guten, aber wenig bekannten Startberg „Fiss“ vorbei.

In diesem langen Ost-West ausgerichtete-

ten Tal bieten sich flache Dreiecke an. Neben diesen einfacheren Flügen, das Haupttal wird dabei kaum verlassen, wurden in den letzten Jahren immer wieder FAI-Dreiecke erfolgreich geflogen.

Gute Wetterlagen sind wie immer Hochdrucklagen, aber auch West- bis Südlagen wenn die Basis hoch ist. Dann schiebt es für One-Way-Flüge schön nach Osten.



Foto: NOVA / Till Gottbrath

Bild 10.7.2 Der Südstartplatz ist gleich unterhalb der Mittelstation der Motta-Naluns-Seilbahn. Das ganze Engadin ist thermisch überaus ergiebig. Es können bereits im Frühjahr mit schneefreien Südhängen die ersten großen Strecken geflogen werden.

Bild 10.7.1 Das Engadin ist eine wichtige Flugarena für viele weite Streckenflüge, hier gestartet oder als Durchgangsstrecke benutzt.

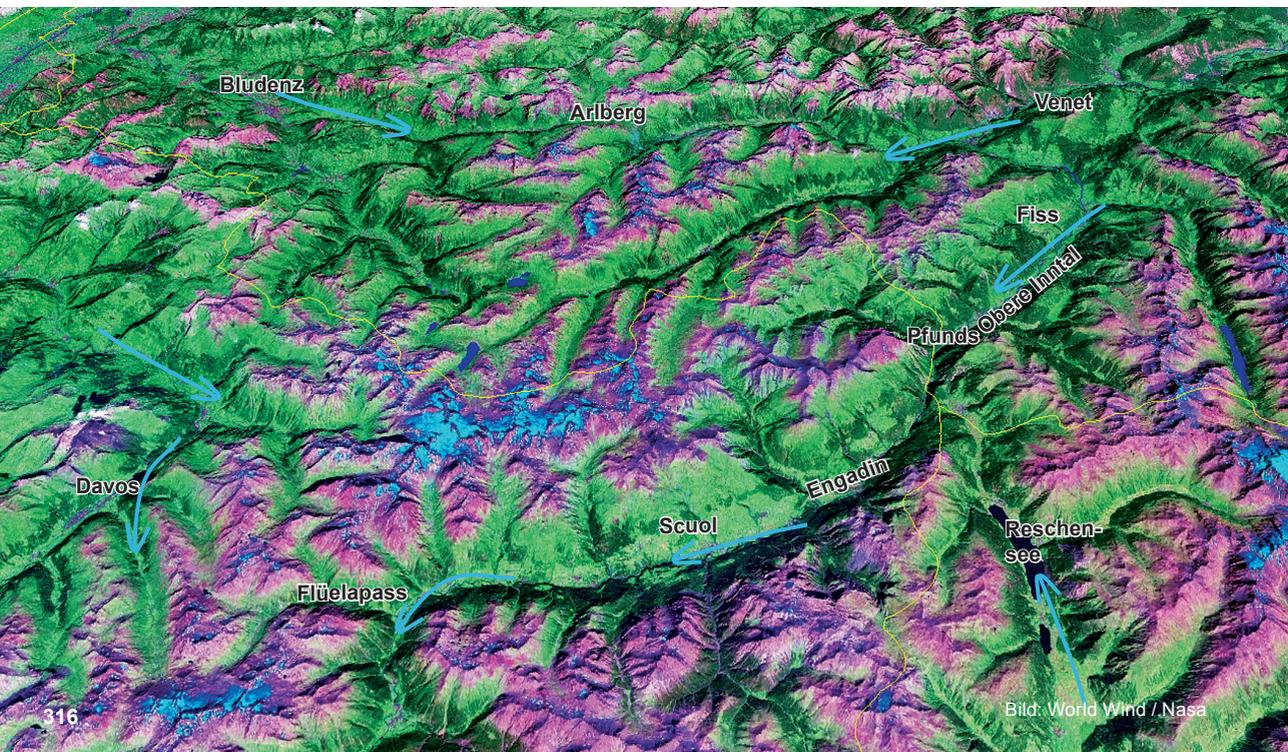




Bild 10.7.3 Der zweite Startplatz von Scuol befindet sich ein paar Meter östlich der Mittelstation. Der Hausbart steht an der südöstlichen Bergflanke mitten im Bild. Durch die östliche Ausrichtung kann hier sehr früh gestartet werden.



Bild 10.7.5 Ein paar Kilometer westlich Scuol, der Blick geht Richtung Osten. Der Tag war thermisch gut, aber durch den an den Wolken erkennbaren Nordwind war es sehr bockig.

Bild 10.7.4 Das Engadin etabliert sich als ein gutes FAI-Dreiecksgebiet. Am Anfang der ganz weiten Flüge geht es meistens auf den Südosthängen Richtung Pfunds, Fiss, dann entweder auf den Südhängen zum Arlberg oder über den Tschirgant ins Ötztal. Bei den Flügen über den Arlberg wird Höhe Bludenz /Schnifis gewendet und über Schruns, Davos oder Klosters an Westflanken wieder ins Engadin geflogen. Bei den Flügen über den Tschirgant ins Ötztal wird über den Vinschgau und Reschensee wieder nach Scuol geflogen. Bei FAI-Dreiecken bis ca. 140 km wird zuerst bis hinter den Flüelapass geflogen, zurück bis Fiss, dann an den Westflanken am Reschenstausee vorbei in den Vinschgau und heim. Diese Flüge haben den Vorteil, nie wirklich weit weg von Scuol zu sein. Von Scuol wird selten sehr weit nach Südwesten geflogen, das liegt an den normalerweise starken Winden Richtung Malojapass.

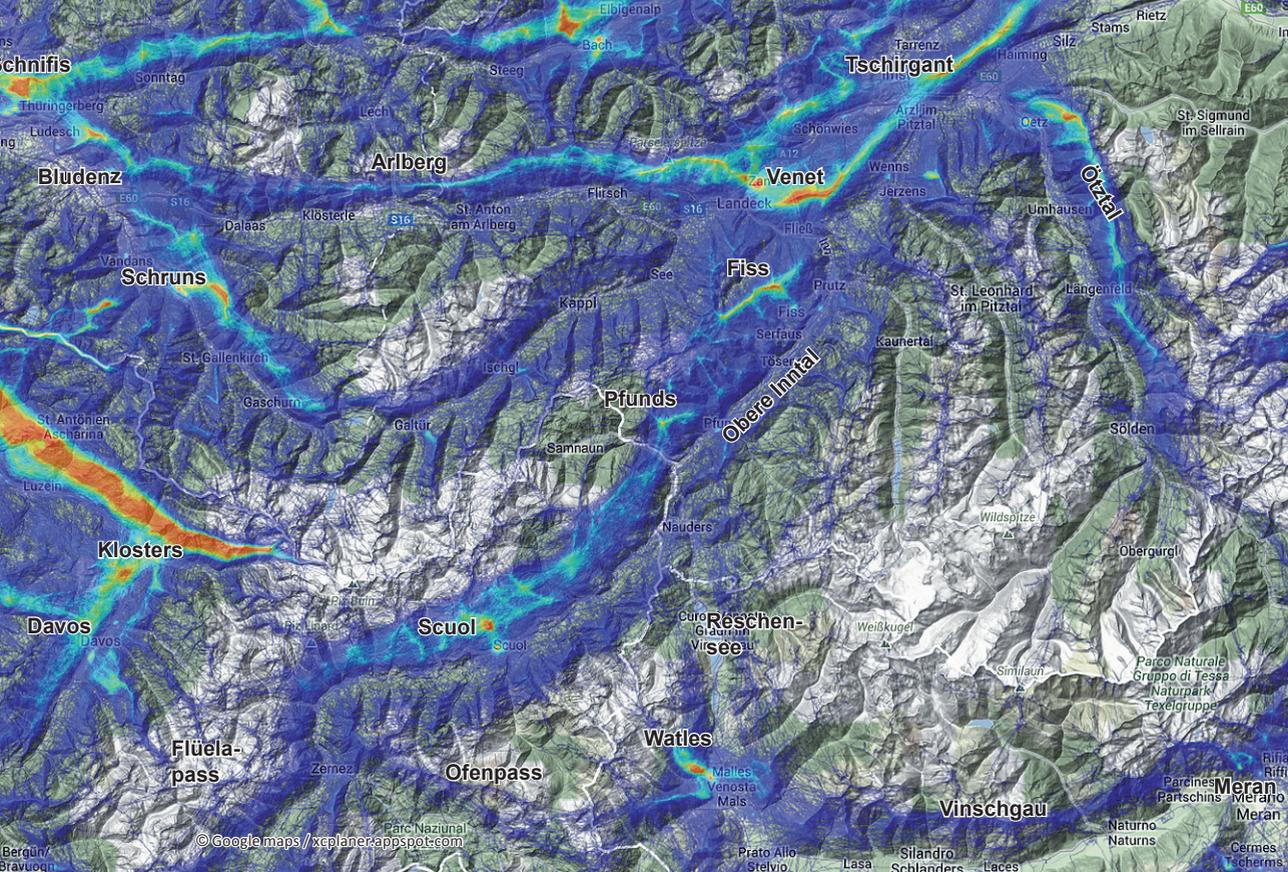


Bild 10.7.6 Flache Dreiecke bis 50 km. Die Flugroute führt bei 30 km Aufgaben meistens bis kurz vor den Flüelapass und zurück. Bei den 50 km Flachen Dreiecken geht's noch 10 km Richtung Osten, bevor zurück geflogen wird. Diese beiden Aufgaben sind für Streckeneinsteiger gut geeignet. Da es ab und zu einige Kilometer unlandbares Gebiet gibt, wird immer nur hoch weitergeflogen, dann ist das nie ein Problem.

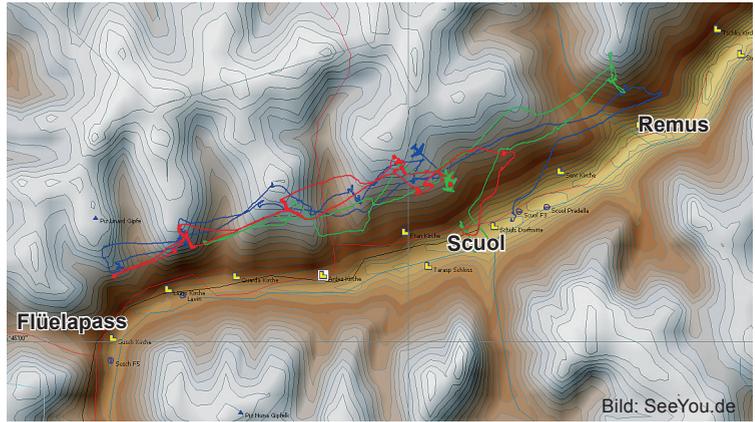


Bild 10.7.7 Der Blick reicht von Höhe Scuiol bis zum Flüelapass nach Westen. Das Tal macht dahinter einen markanten Knick.

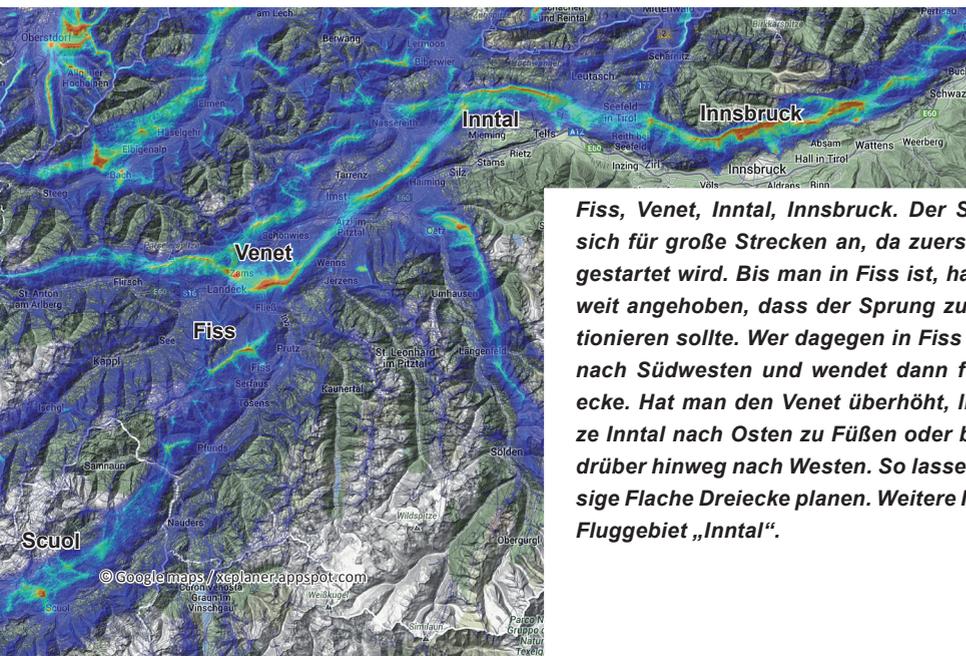


Bild 10.7.8 Im Bild sieht man die Engadinrennstrecke mit Scuiol ganz links unten und im weiteren Verlauf

Fiss, Venet, Inntal, Innsbruck. Der Start in Scuiol bietet sich für große Strecken an, da zuerst auf Südosthängen gestartet wird. Bis man in Fiss ist, hat sich die Basis so weit angehoben, dass der Sprung zum Venet auch funktionieren sollte. Wer dagegen in Fiss startet, fliegt zuerst nach Südwesten und wendet dann für die flachen Dreiecke. Hat man den Venet überhört, liegt einem das ganze Inntal nach Osten zu Füßen oder bis zum Arlberg und drüber hinweg nach Westen. So lassen sich kleine bis riesige Flache Dreiecke planen. Weitere Infos siehe nächstes Fluggebiet „Inntal“.



Bild 10.7.9 Das Engadin macht hinter dem Flüelapass eine markante Kurve, siehe Bild 10.7.7. Danach verläuft es recht genau nach Südwest. Der Talboden steigt von 1250 m bei Scuol bis auf über 1800 m bei St Moritz an. War in Scuol eine Basis von 2500 m zum Streckenfliegen (nicht gut, aber brauchbar), sollte sie bei St. Moritz mindestens 3000 m betragen, sonst besteht wenig Aussicht auf Erfolg. Am Ende des Engadin ist im Bild der Sylvaplana-See hinter St. Moritz zu erkennen. Wer in die Nähe von St Moritz fliegt, muss bereits im Tal mit Südwind rechnen. Der Malojawind aus Italien weht über 30 km weit ins Engadin rein. In Samedan gibt es einen kleinen Flugplatz mit CTR, hier bitte nicht landen, man kann am Hang über Pontresina vorbeifliegen.



Bild 10.7.10 Von Fiss kann man nach Westen fliegen, auf Höhe Reschenpass kann über Nauders ins Vinschgau geflogen werden oder weiter nach Westen dem Engadin entlang nach Scuol und weiter.

Foto: Roland Patsch - tandemfliegen-tirol.com



Bild 10.7.11 Das Engadin Höhe Scuol, der Blick nach Süd.

Foto: Roland Patsch - tandemfliegen-tirol.com

Fiss



Bild 10.7.12 Die Hausbartsituation in Fiss. Die ganze Flanke ist südlich ausgerichtet und erzeugt Thermik, der beste Bart steht allerdings morgens östlich des Starts vor der Lawinenverbauung (T1). Nachmittags muss man aufpassen, dann strömt der bayerische Nordwind (Talwindunterstützt) von hinten drüber. Nun kann am Wasserspeicher nach Nord gestartet werden.

Bild 10.7.13 Von Fiss kann man nach Westen Richtung Scoul fliegen oder bei höherer Basis zum Venet oder auch direkt ins Inntal nach Norden.





Bild 10.7.14 Das Dreiländereck. Man erkennt das enge Tal, in dem man nicht landen kann. Streckenflieger drehen vorher auf und dann reicht es leicht drüber. Rechts geht's nach Scoul, links zum Reschenpass.

Foto: Roland Patsch - tandemfliegen-tirol.com



Bild 10.7.15 Der Blick von Höhe Pfunds zurück nach Fiss. Die Flugroute ist eingezeichnet.

Foto: Roland Patsch - tandemfliegen-tirol.com

Tipp:

Irgendwo, ca. 30km östlich des Maloyapasses sollte eine Konvergenz quer über dem Tal stehen.



Bild 10.7.16 Pfunds, vergleiche mit 10.7.22.

Foto: Roland Patsch - tandemfliegen-tirol.com

Tipp:

Das Fluggebiet Fiss ist im "DVD-Fluggebieteführer".

www.Thermikwolke.de



Bild 10.7.17 Fluggebiet Fiss, der Blick geht Richtung Scuol. Der Startplatz Schönjoch ist rechts am Bildrand.



Bild 10.7.20 Der Landeplatz unten im Tal ist links am Bildrand. Am sauberen Badesee kann man es gut aushalten, wenn es mal nicht zum Streckenfliegen geht.



Bild 10.7.18 Der schöne Startplatz lädt sogar zum Toplanden ein. Er liegt neben der Steinpyramide. Ca. 7 Minuten östlich am Gipfel. Neuerdings sogar mit Toilettenhäuschen.



Bild 10.7.21 Der Fisser Flieger, eine von vielen Attraktionen des Gebietes: Serfaus-Fiss-Ladis.

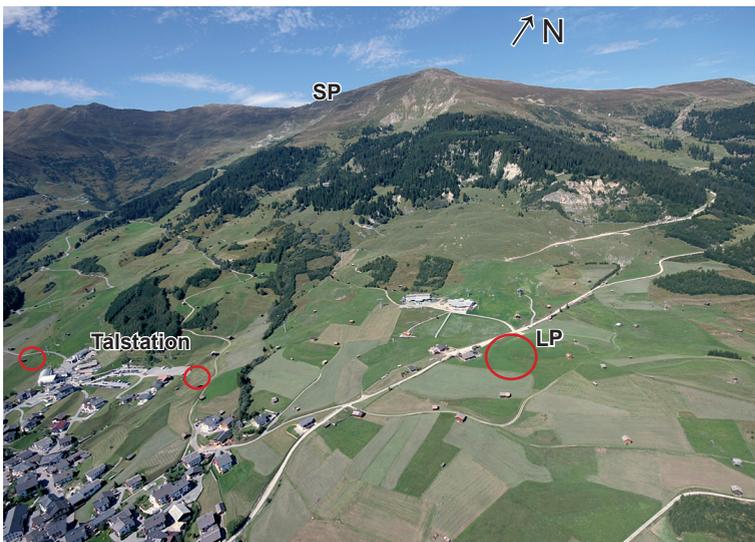


Bild 10.7.19 Die Flugarena Fiss. In Bildmitte das Schönjoch, der Hausbart steht an der Flanke östlich der Seilbahn. Ansonsten trägt aber die geschlossene Bergkette Richtung Westen ebenfalls sehr gut.

Fiss ist nicht nur ein wenig bekannter und exzellenter Streckenflug-Ausgangsbereich, sondern auch ein tolles und günstiges Familienfluggebiet. Im Winter gibt es noch Landeplätze neben dem Parkplatz und neben der Talstation (Achtung Seile).

Der Malojawind

Der Malojawind ist der Bergwind des Bergells im oberen Engadin. Er ist der starke Gegenwind zum Engadiner Bergwind Brüscha.

Das Bergell ist eng und steil abfallend, optimale Bedingungen zur Ausbildung eines starken Windsystems. Beim Malojapass strömt der Bergeller Bergwind über die Passhöhe hinaus weiter und somit für einen Bergwind untypisch, das Oberengadin wieder talabwärts. Aus diesem Grund wird er auch „der verkehrte Wind“ genannt.

Windtipps von Roland Patsch:

Leichte Nordlagen, NW eignen sich gut, bei Westlagen ist zu 90% Südwind am Startplatz. Bei mittlerem Nordwind gehen wir etwas später hinten raus und queren nach Fendels (Eingang Kaunertal).

Bei Südost ist oft schon der Föhn da. Wir flüchten nach Watles bei Mals. Da gibt es dann keinen Föhn. In Ötz kommt der klassische Föhn auch erst 1-2 Tage später.

Infokasten

Scuol ($\Delta H = 800$ m)

Der Startplatz ist in Bild 10.7.2 und 3 zu sehen. Der Landeplatz (1250 m) liegt direkt neben dem Parkplatz der Seilbahn.

Motta Naluns Seilbahn und Tourismus:
www.engadin.com

Tel. +41-(0)81-861 8800

Fiss ($\Delta H = 950$ m)

Der Startplatz ist in Bild 10.7.12 und 13, der Landeplatz (1450 m) in 10.7.19 zu sehen. Die Mittelstation der Ladis-Fiss-Querverbindung neben dem Landeplatz transportiert die Flieger kostenlos nach Fiss oder Ladis. Die Seilbahnkarten sind ab einem Tag Aufenthalt sehr günstig und in vielen Hotel- oder Apartmentpreisen bereits enthalten!

Schönjoch Seilbahn und Tourismusbüro:
www.fiss.at Tel. +43-(0)5476-6239

Infos: www.tandemfliegen-tirol.com und Roland Patsch: Tel.: +43-650-3982773
Fluggebiete-Infos (Folder) an der Seilbahn.
Drachentransport nur morgens und abends.

Bild 10.7.22 Oben links am Bildrand ist das Dreiländereck zu sehen. Sinkt man hier tief, kann man am Schmalzkopf (2724 m) gut hochsoaren.



8 Inntal

Vom Rheintal über den Arlberg ins Inntal, an Innsbruck vorbei zum Achensee. In dieser Rennstrecke werden viele Kilometer für große Streckenflugaufgaben geflogen. Es ist für die meisten Aufgaben der Streckenabschnitt, wo die höchsten Schnittgeschwindigkeiten geflogen werden. Von Fiesch und Fanas (Bild 10.4.4) wurde schon bis Innsbruck geflogen. Die Dreiecke vom Bregenzerwald (Bild 10.5.8), Oberstdorf (10.6.8), Engadin (10.7.4), Vinschgau (10.9.3), Ötztal (10.10.3), Brauneck (10.11.3) und Zillertal nutzen das Inntal oder die Verlängerung über den Arlberg als Dreiecksschenkel.

In dieser über 200 Kilometer langen Flugarena gibt es einige gute Startplätze. Prädesti-

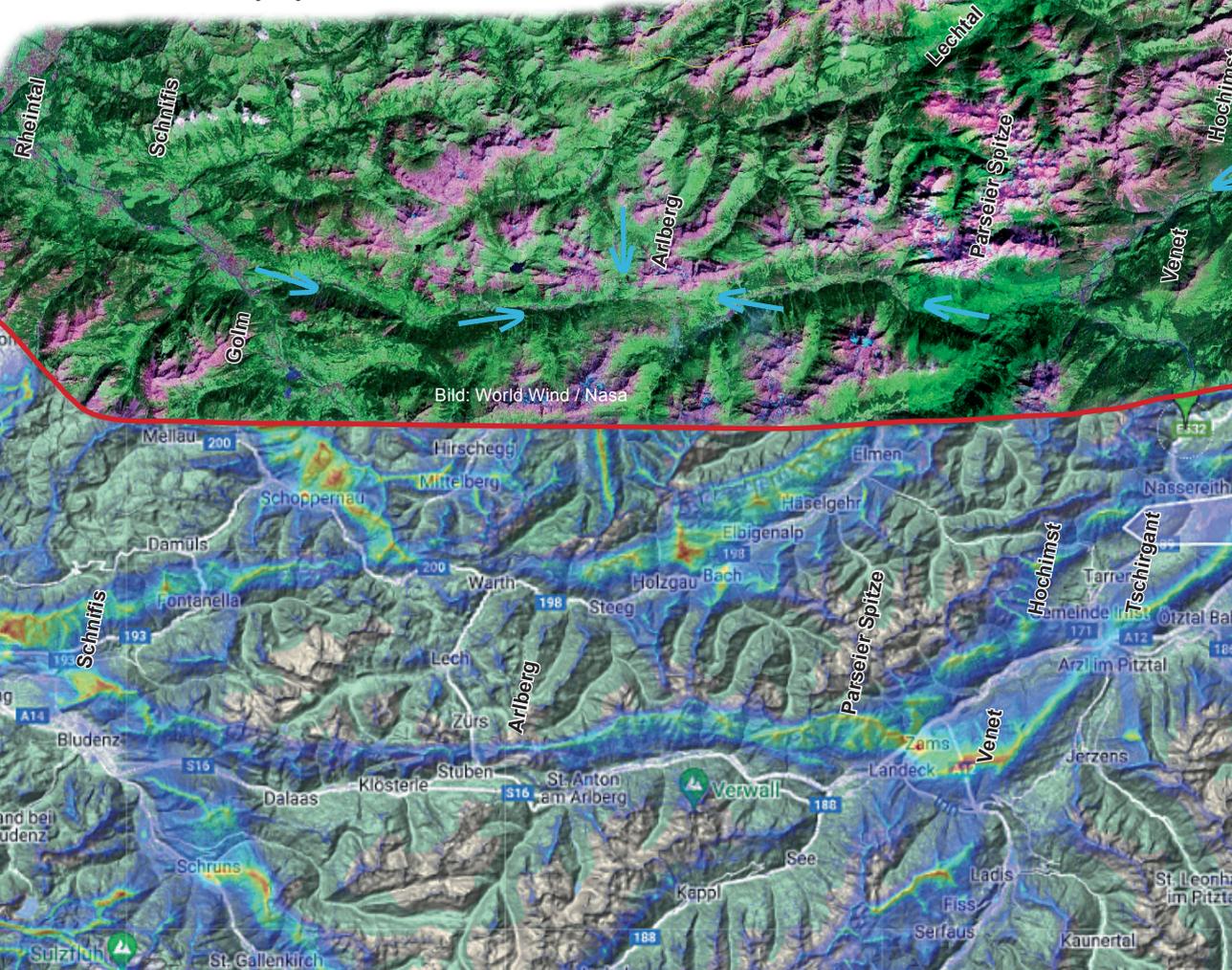
niert ist das Ost-West ausgerichtete Tal natürlich für kleine bis riesige Fläche Dreiecke. Bei stärkerem Höhenwind aus Ost oder West wird mit Rückenwind das Tal entlang geflogen. In Verbindung mit dem Ötztal werden von Innsbruck, Venet oder Hochimst sehr große FAI-Dreiecke realisiert.

Gute Wetterlagen sind Hochdrucklagen oder alle, die mit Südwind zu tun haben. Stärkere Nordlagen sind aufgrund des dann überall herrschenden Lees schlecht.

Die Startplätze von Ost nach West:

- Kramsach, östlich des Achensees
- Hinterhornalm bei Gnadewald
- Seegrube (Nordkette) bei Innsbruck
- Hochimst bei Imst
- Der Venet (Krahberg) bei Landeck
- Kapall bei St. Anton am Arlberg
- Der Dünserberg (Hensler) bei Schniffling

Bild 10.8.1 Die Rennstrecke Inntal, oben als Satellitenbild und unten die Flüge in der SeeYou-Karte. Eine Skyway-Karte ist in Bild 10.7.4 und 10.7.8 zu sehen.



Die beliebtesten Ausgangsberge für Drachenfieger sind der Venet und die Hinterhornalm bei Gnadenswald.

Gleitschirmflieger verteilen sich etwas mehr auf alle Startplätze.

Die übliche Talwindsituation ist folgendermaßen: Vom Rheintal drückt relativ feuchte Luft als Westwind zum Arlberg. Von Innsbruck kommt etwas trockenere Luft und fließt als Ostwind zum Arlberg, deshalb ist östlich vom Arlberg die Basis meistens höher. Die einmündenden Seitentäler aus Norden besitzen meistens stärkere Talwinde. Diese fallen über den Achensee, dem Seefelder Plateau, an der Hohen

Munde und dem Fernpass als Nordwind auf den Ostwind im Inntal drauf. Herrscht leichter Südüberdruck über den Alpen, wird zuerst über dem Brenner ein Südwind, der gegen das Karwendel fließt, registriert. Die Talwinde können ziemlich stark (!) werden. Beschrieben wird das Inntal von Kramsach bis zum Arlberg.

**Achtung: Aktuelle
Luftraumstruktur Tirol: Siehe Bild
10.8.16 Seite 118**

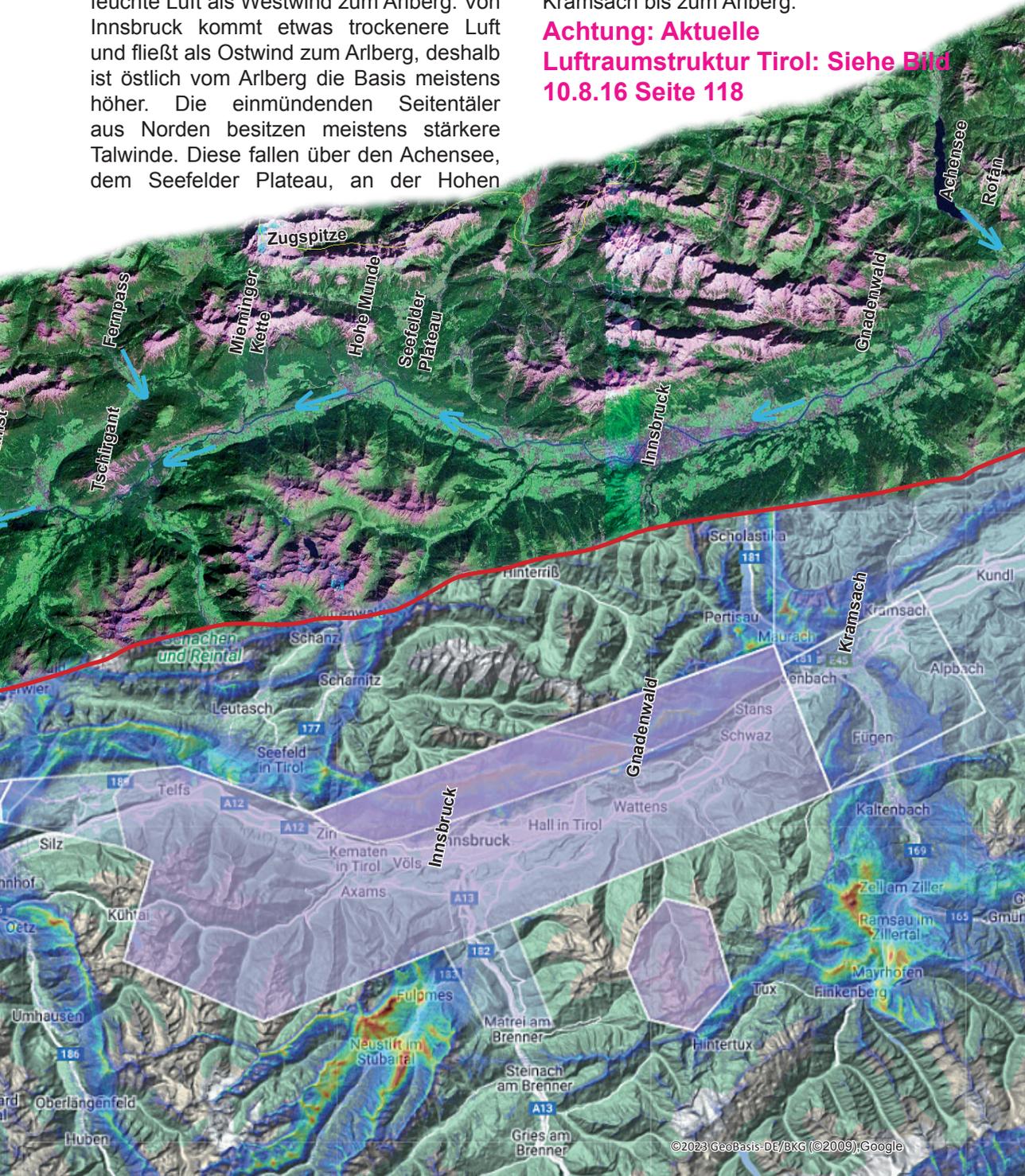




Bild 10.8.2 Aufbauplatz vor dem Rofan-Massiv, als die Bahn noch lief gab es hier viele Drachenflieger.

Kramsach am Rofan

Dieser auch bei den Drachenfliegern beliebte Startplatz ist wenig bekannt, aber ein guter Ausgangspunkt für die Befliegung des Inntals. Er ist gut geeignet, wenn man früh starten möchte. Der Hauptstart neben der Bahn ist nach Osten ausgerichtet. Für Gleitschirme gibt es beim Aufstieg zum Gipfel weitere Startmöglichkeiten nach SO und SW, am Gipfel nach Süd.



Bild 10.8.5 Die alten Einersessel brachten den Piloten in 2 Sektionen 1200m nach oben. Links der Start neben der Bahn, rechts der am Gipfel.



Bild 10.8.3 Nach dem Start wird die Thermik morgens links vor der Flanke gesucht, ab mittags rechts um den Hügel herum vor den Südseiten.



Bild 10.8.6 Diese Seenregion ist ein Top-Urlaubsgebiet. Landeplätze gibt es an der Kirche in Voldöpp und einen Notlandeplatz neben der Talstation.



Bild 10.8.4 Hat man den Rofan westlich hinter Kramsach überhöht, ist das der Blick das Inntal hinunter nach Westen. Das Stanzer Joch ist am Nachmittag von dem Talwind, der über den Achensee bläst, überspült. Morgens aber ein toller Thermikberg, um anschließend das ganze Karwendel abzureiten.



Bild 10.8.7 Der Blick von der südlichen Inn-talseite auf das Inntal. Links die geschlossene Kette ist eine super Rennstrecke. Der Pendling ist bei den Wallbergdreiecken der Wendepunkt, von wo ins Inntal eingeflogen wird.

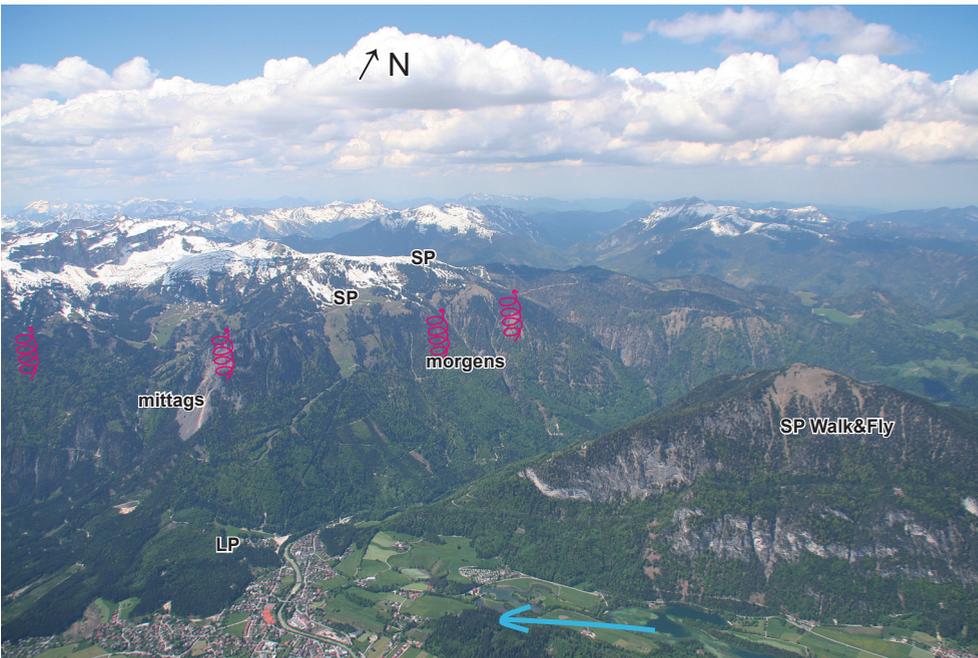


Bild 10.8.8 Kramsachs Startplätze und der Thermiküberblick. Der Notlandeplatz neben der Bahn ist leicht abschüssig und bei starkem Talwind schwierig anzufliegen. Besser in Voldöpp an der Kirche landen. Infos dazu siehe Infokasten. Zur Kontrollzonen-situation, siehe Bild 10.12.22.



Bild 10.8.9 Der Blick das Inntal hinunter nach Westen, rechts die Skischneise und der Startplatz von Kramsach. An guten Tagen fliegt man hier extrem schnell und wenn man sinkt, schiebt einen der Talwind, welcher sehr stark sein kann, zur nächsten Flanke.

Gnadenwald / Hinterhornalm

Dieser bei den Drachenfliegern beliebte Startplatz ist oft Austragungsort österreichischer Meisterschaften. Der Gleitschirmrekord im Flachen Dreieck liegt bei den Gleitschirmen über 200km. Ab Gnadenwald führt eine Mautstraße bis zur Alm und der Rampe. Die Gleitschirmflieger laufen knapp 100 Höhenmeter zur freien Stelle zwischen den Latschen. Siehe Bild 10.8.42.

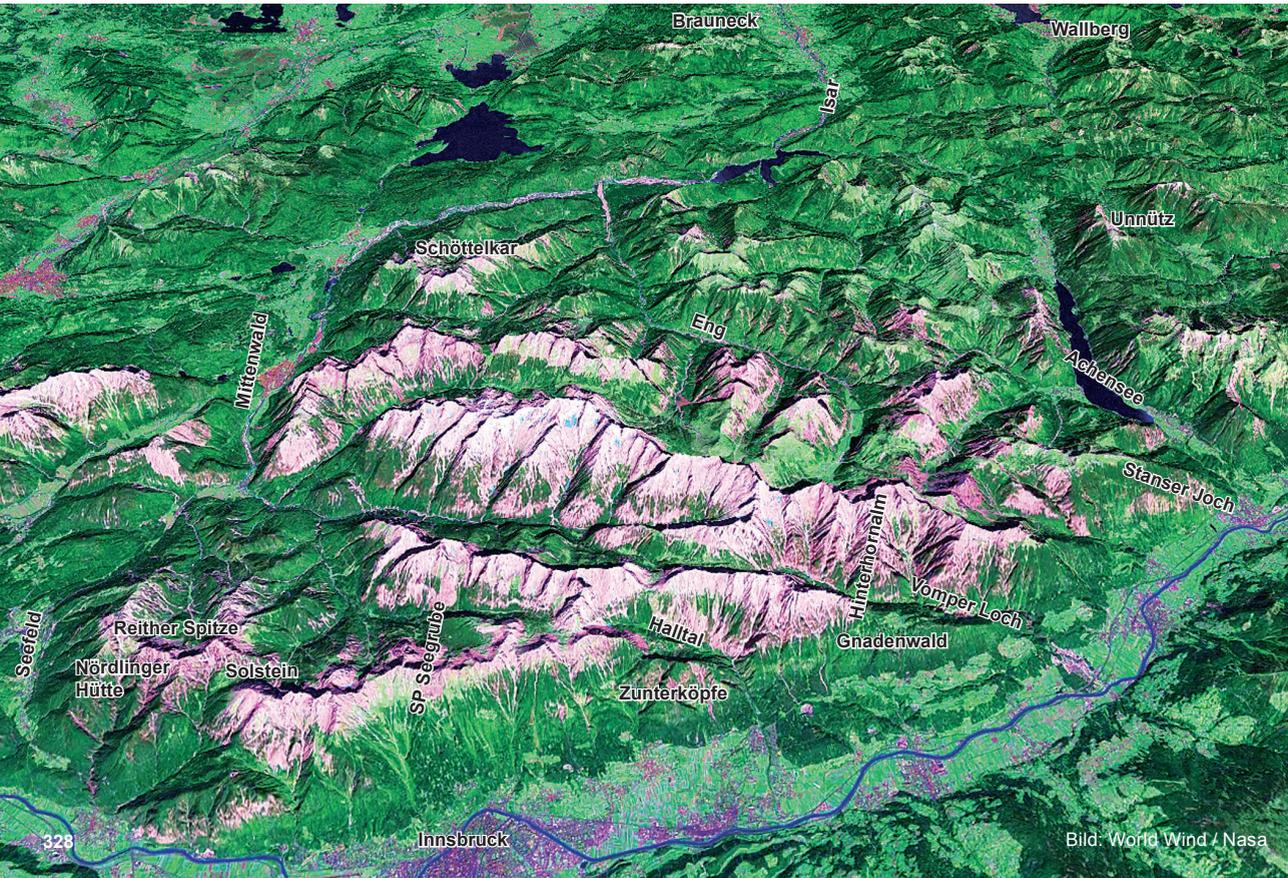


Bild 10.8.10 Die Mautstraße zur Hinterhornalm, hier gibt es noch viele Drachenpiloten.



Bild 10.8.12 Der große Landeplatz liegt westlich von Gnadenwald, einige Meter östlich der abzweigenden Mautstraße. Der Hausbart steht östlich der Alm im Kessel. Nachmittags weht der Talwind bis zum Startplatz und zerstört die Thermik. Hier besser nicht zu spät starten. Hinter der Alm gehen gleich die steilen Felswände des Karwendel hoch. Auf dem Flug Richtung Innsbruck muss das kleine Halltal gequert werden, siehe Bild 10.8.14, auf dem Flug zum Achensee das etwas breitere Vomper Loch.

Bild 10.8.11 Die Inntalrennstrecke vor der Karwendel-Nordkette. Zur Talwindsituation siehe Bild 3.8, Seite 74.



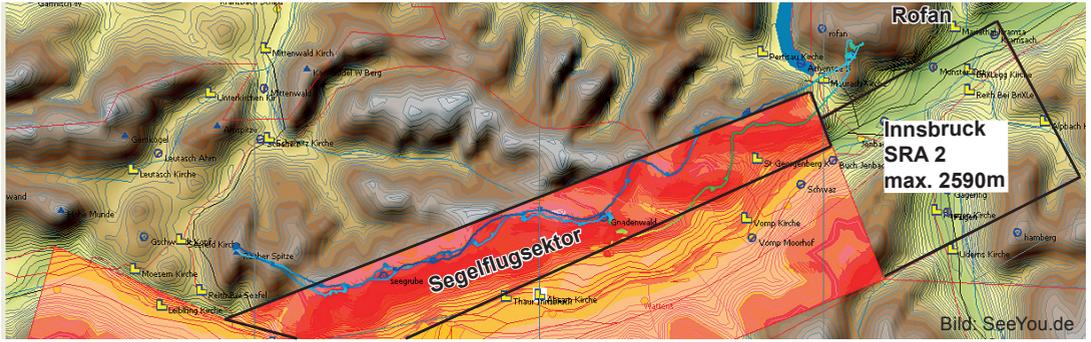


Bild 10.8.13 Vor der Rennstrecke des Karwendel können Fläche Dreiecke bis ca. 80 km geflogen werden. Hier im Bild ein 90er, das die Ebner Spitze zur Aufgabenverlängerung nutzt. Der Flug findet größtenteils im Segelflugsektor statt, hier darf bis 3350 m aufgedreht werden. Das ist natürlich nur möglich wenn der freigegeben ist. Genaue Informationen zum Stand der Vereinbarungen der Flieger (ÖAEC) mit der Austrocontrol siehe Bild 10.8.16

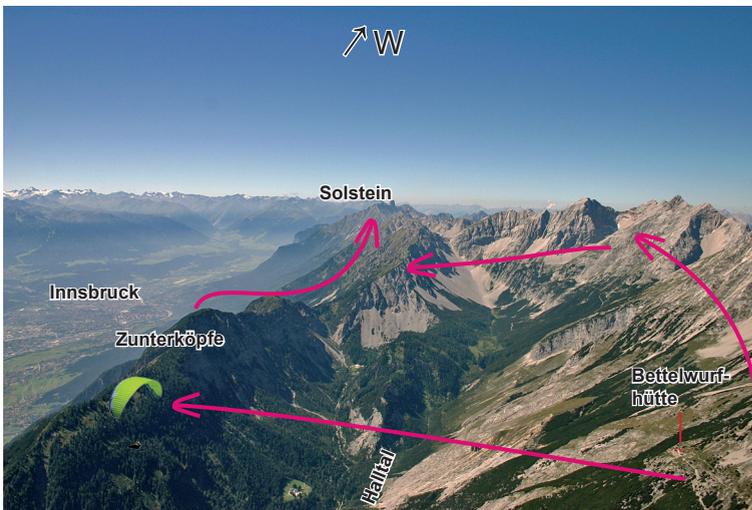


Bild 10.8.14 Bei der Querung des Halltals auf dem Flug Richtung Westen gibt es die beiden eingezeichneten Varianten. Der Flug über die Zunterköpfe empfiehlt sich bei stärkerem Westwind (Gegenwind) oder bei tiefer Basis. Ansonsten ist es an den hohen Bergflanken rechts besser und schneller. Die Querung des Vomper Lochs, siehe Bild 10.8.11, wird vergleichbar angegangen. Bei stärkerem Westwind oder tiefer Basis wird vorne herum geflogen.



Bild 10.8.15 Am Stanser Joch, dem östlichem Ende des Karwendel (Bild 10.8.11), muss man aufpassen, der Wind vom Achensee überspült es. Hier nicht zu tief kommen, lieber früher umdrehen. Eine schöne für Einsteiger geeignete Aufgabe von Gnadenwald ist der Flug bis zum Startplatz Seegrube bei Innsbruck und zurück, das sind ca. 30 km.



Bild 10.8.18 Die Seilbahnstation Seegrube ist in Bildmitte zu sehen. Diese geschlossene Bergflanke heizt sich gut auf und der dabei entstehende anabatische Aufwind lässt manche Piloten das ganze Karwendel im Delfinstil abfliegen. Vor der Halltal- und Vomper-Loch-Querung wird mehr Höhe aufgebaut und dann geht's wieder geradeaus im Delfinstihl dahin.

Eine schöne Einsteigeraufgabe ist der Flug bis Gnadenwald und zurück.

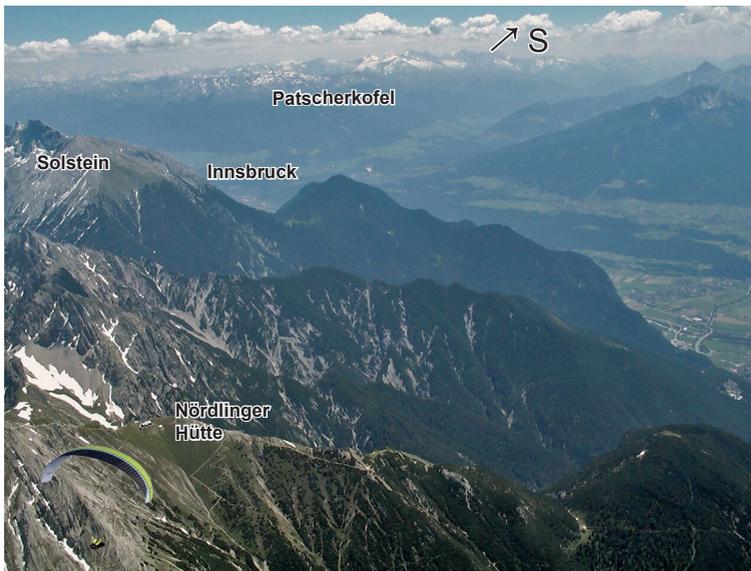


Bild 10.8.19 Auf dem Foto ist das Fluggebiet vom Solstein (2633 m) zur Nördlinger Hütte zu sehen, der Blick geht nach Südost. Über die zwei Kessel dazwischen sollte man immer möglichst hoch fliegen. Am westlichen Ende bei der Nördlinger Hütte dreht man für flache Dreiecke bis 80 km um und fliegt zurück über Innsbruck Richtung Achensee. Für größere Aufgaben kommt jetzt die breite Querung nach Westen über das Seefelder Plateau zur Hohen Munde.



Bild 10.8.20 Der Landeplatz Arzl für die Gleitschirmflieger ist eingezeichnet. Er ist klein und liegt hinter einer kleinen Erhebung, er ist deshalb etwas turbulent.

Der Landeplatz für die Drachenflieger „Technik“ (siehe Bild 10.8.16) ist in der Nähe des Flughafens.

Bei beiden Plätzen ist es wichtig, vom Berg her anzufliegen und dies möglichst tief. Niemals hoch Richtung Talmitte fliegen.

Der Flug westlich des Karwendel

Diese Strecke ist in verschiedenen Teilen des Buches schon erwähnt und beschrieben. Wer vom Karwendel zur Hohen Munde fliegt, sollte zuvor unbedingt so hoch es geht aufdrehen. Der Bayerische Wind strömt ab ca. 13.00 Uhr recht stark als Nordwind über das Plateau ins Inntal. Auf dem Seefelder Plateau sind einige kleinere Hügel, die Thermiken auslösen. Wer beim Gleiten zur Munde eine findet, kurbelt die natürlich aus. Ansonsten hat man an der Munde zwei Möglichkeiten.

1. Sie kann nordöstlich bei der Rauthütte angefliegen werden, dort wird im Nord-Talwind hochgesoart, Bild rechts oben.
2. Man fliegt weit nach Westen auf die Südseite der Munde und ist dem Bayerischen Wind so nicht mehr ausgesetzt. Dies ist der bessere Weg, wenn man früh dran ist (vor 13.00 Uhr) oder wenn man hoch an der Munde ankommt.

Wer von der Munde kommend nach Osten zum Karwendel fliegt, peilt zur westlich ausgerichteten Nördlinger Hütte. Zu beachten ist auch hier der starke Nordwind, je tiefer man kommt, um so mehr spürt man ihn. Dieser stört die Thermik von unten heraus recht stark. Es ist also besser, hoch anzukommen, sonst muss man sich in den kleinen nordwestlich ausgerichteten Bergausläufern hochkämpfen.

Im Bild 10.6.15 ist die Route über den Simmering und Tschirgant beschrieben.



Bild 10.8.22 Vom Karwendel kommend ist das der Anflug auf die Hohe Munde. Kommt man tief an und droht ins Tal gespült zu werden, kann an der Nordöstlichen Seite, bei der Rauthütte auch tief noch aufgesoart werden. Ansonsten ist es besser, weiter nach Westen in den Schutz der Mieminger Kette zu fliegen und dort auf den Südflanken wieder aufzudrehen.

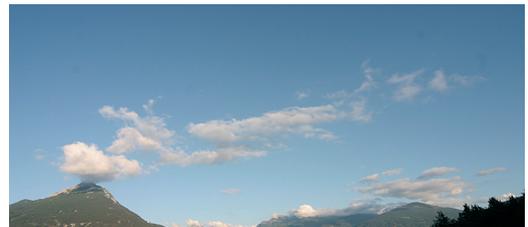


Bild 10.8.23 Eine Konvergenzlinie vom Tschirgant (links) zum Venet ist durch Wolken markiert. Das Foto wurde vom Parkplatz Hochimst aus aufgenommen.

Vergleiche die Flugroute mit Bild 10.6.15.

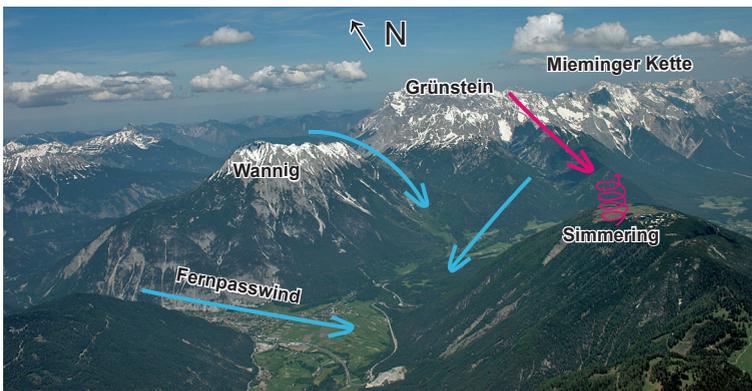


Bild 10.8.21 Vom Grünstein wird das Wiesenplateau des Simmering angesteuert. Kommt man darüber an, erwischt man einen sicheren Bart. Kommt man tief, fliegt man nachmittags auf die Nordflanke, dort steht der Fernpasswind an. Man kann hochsoaren und oben gut thermischen Anschluss bekommen.

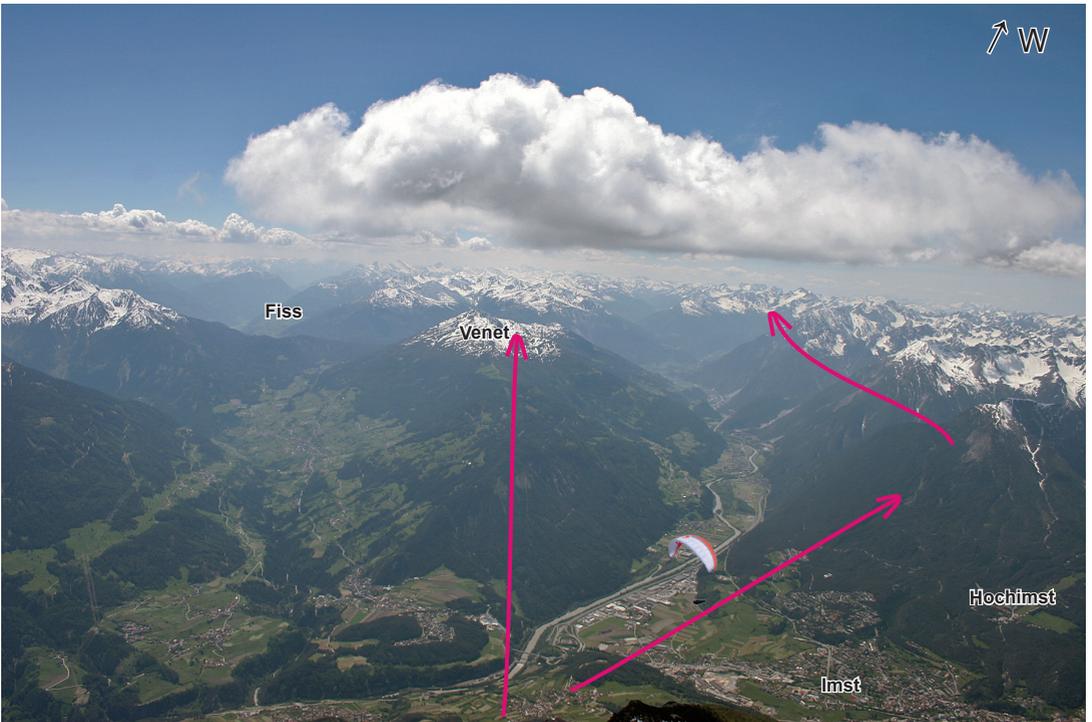


Bild 10.8.24 Hoch über dem Simmering sind die nächsten 10 km zum Tschirgant meistens sehr schnell geflogen. Der Blick geht nach Westen, genau in Verlängerung des Tschirgant ist der Venet zu sehen. Am Tschirgant steht der Bart (von unten raus ist er sehr stark und bockig) meistens westlich vorgelagert, weil die beiden Talwinde ihn versetzen. Diese sind für eine Konvergenz verantwortlich, die in Richtung Venet steht, Bild 10.8.23.



Bild 10.8.26 Häufige Wolkenstraßen im Inntal lassen alle Piloten schnell vorankommen.

Bild 10.8.25 Hier geht der Blick vom Tschirgant aus nach Westen zum Venet. Rechts am Bildrand liegt Hochimst, das Ski- und Fluggebiet von Imst. Die Kumuluswolke vom Tschirgant ist mal wieder westlich vorgelagert, hier steht ja die Konvergenz aus dem Bild 10.8.23. Beide Routen sind gut möglich.



Hochimst

Hochimst ist ein guter Ausgangspunkt für Gleitschirmflieger. Der Talkessel ist südöstlich ausgerichtet und damit prädestiniert für frühe Starts. Im Frühjahr läuft meistens nur die untere Sektion des Sessellifts. Wer sein Fluggerät nicht tragen möchte, sollte sich vorher erkundigen, ob beide Lifte laufen. Eine schöne Einsteigeraufgabe ist der Flug zur Parseier Spitze bei Landeck und zurück, siehe Bild 10.8.31.

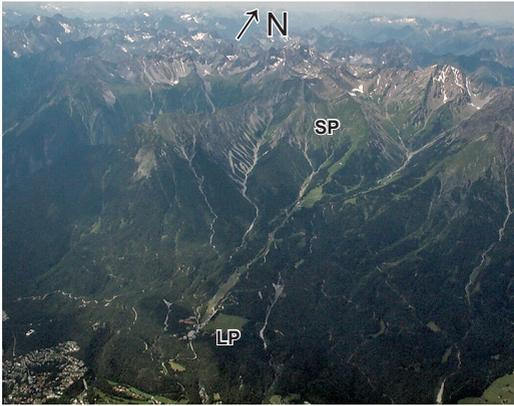


Bild 10.8.27 In Bildmitte liegt die lange Schneise der Skipiste. Der einfache Startplatz befindet sich neben der Bergstation. Zum Hausbart fliegt man die Flanken westlich des Startplatzes ab.



Bild 10.8.29 Der Landeplatz von Hochimst neben der Talstation. Wenn das Gras hoch steht, wird unten im Tal auf gemähten Wiesen gelandet.



Bild 10.8.30 Hochimst ist ein Familienfluggebiet, viele Attraktionen werden angeboten, z.B die rasante Fahrt im Alpine-Coaster.

Bild 10.8.28 Das Inntalpanorama: westlich von Hochimst aufgenommen, der Blick geht nach Nordost. Hinter der Bergflanke am unteren Bildrand liegt Hochimst. Vergleiche die Flugrouten mit Bild 10.6.15, S. 313.



Venet / Krahberg bei Landeck

Der Krahberg, knapp 1200 m über dem Inntal, ist ein beliebter Streckenflugausgangspunkt, insbesondere bei den Drachenfliegern. Von Innsbruck bis zum Venet wird das Inntal fast immer auf der sonnenbeschienenen Nordseite abgeflogen. Vom Venet wird sehr oft an Fiss (Fluggebiet Nr. 7) vorbei ins Engadin geflogen. In Verbindung mit dem Ötztal (Gebiet Nr. 10) entstehen riesige FAI-Dreiecke, siehe Bild 10.9.3 auf Seite 341.

Die Startplätze sind nach Süd, West und Nord ausgerichtet, leider ist die morgens thermisch aktive Südflanke oft nicht so ergiebig, wie es wünschenswert wäre. Beim Südstart steht der Hausbart vor oder links neben dem Start. Da das Gelände in diese Richtung relativ flach ist, sollte unbedingt in eine Ablösung gestartet werden. Viele Abrisskanten gibt es nicht und wer tief ist, muss zügig ums Eck Richtung Landeck fliegen, sonst muss er südöstlich von Landeck fliegen, sonst muss er südöstlich von Landeck fliegen, sonst muss er südöstlich von Landeck fliegen. Bei schwachem Nord- oder Westwind wird, wenn man nicht sofort was erwischt, zur Thermiksuche das Inntal gequert und die thermisch aktiven Südflanken abgesucht. Achtung: Der Talwind kann hier sehr stark werden.

Eine Einsteigeraufgabe ist z.B.: Am Venet aufdrehen, auf die Inntalsüdflanken wechseln und bis Imst und zurück fliegen. Vergrößerungen sind mit dem Inntal leicht möglich.

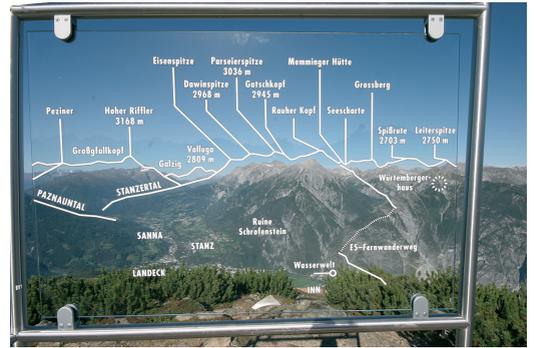


Bild 10.8.32 Der Venet ist ein toller Panoramaberg, der Blick geht weit nach Süden, Westen und Norden. Mit diesen Glastafeln erfährt man die Namen der umliegenden Berge.

Bild 10.8.33 Hier ist die Verlängerung des Inntalpanoramas aus Bild 10.8.31 mit dem Krahberg im Vordergrund. Der Blick geht nach Nordost. Der Venet selbst ist der höhere Berg rechts am Schatten. Im Hintergrund der Tschirgant mit der Mieminger Kette dahinter.

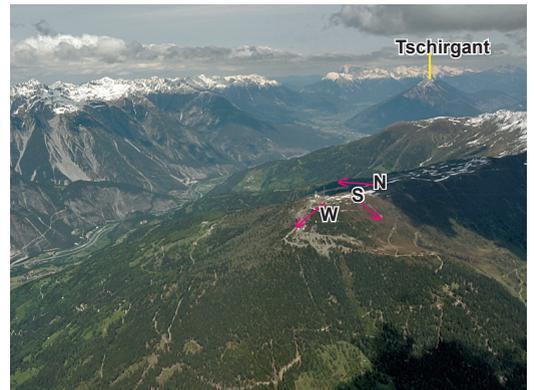
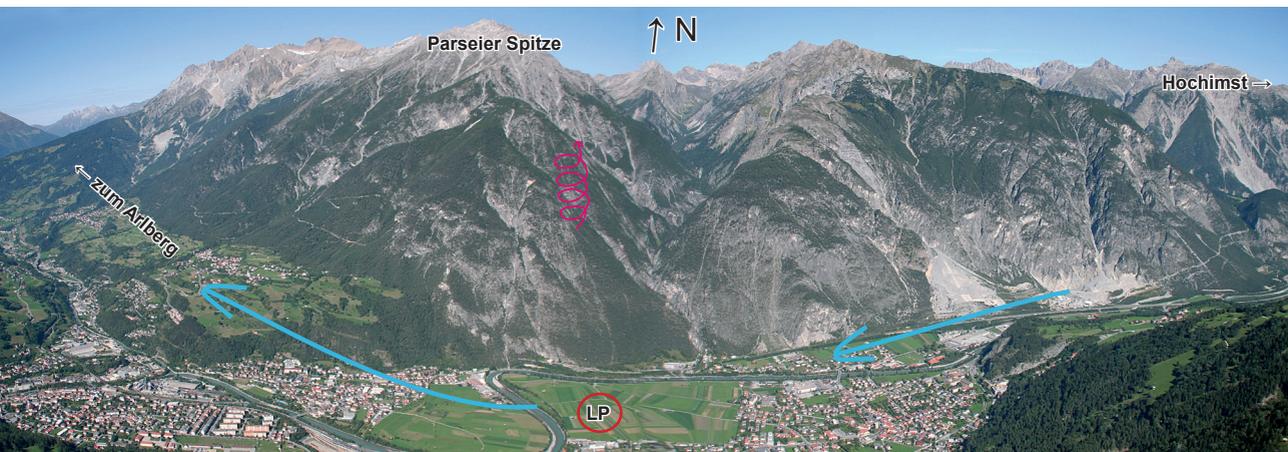


Bild 10.8.31 Die markante Innschleife mit dem Landeplatz (rot eingekreist) bei Landeck ist gut zu erkennen. An der markierten Flanke wird aufgedreht, wenn man am thermisch oft schwierigen Venet nach dem Start nach Nord oder West nichts gefunden hat. Links geht's zum Arlberg. Die Parseier Spitze ist knapp über 3000 m hoch.



Arlberg

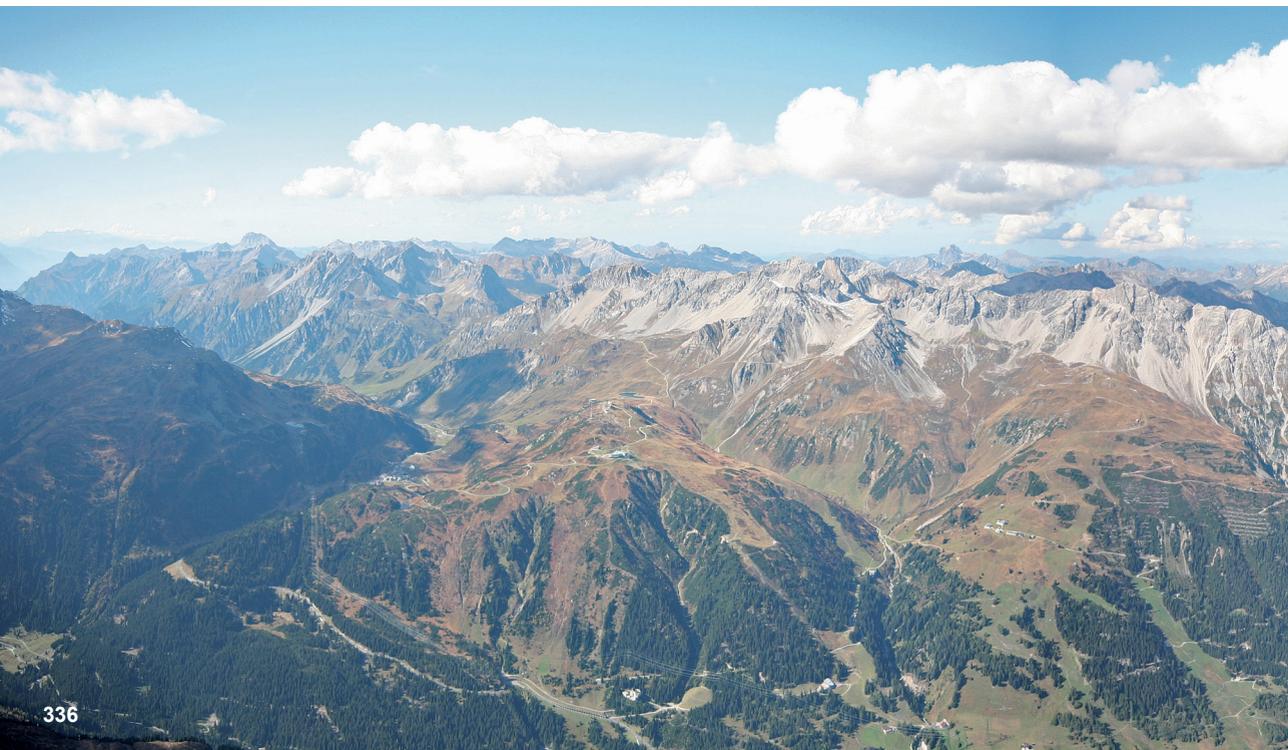
Die Nassereinbahn bringt einen im Sommer zur Mittelstation Gampen, von dort geht es mit der Kapallbahn weiter hinauf auf 2300 m. Hier gibt es Startplätze für West (westlich des Schlepplifts) und Ost (nördlich des Schöngrabenlifts). Ein Wildschutzgebiet befindet sich östlich des Startplatzes. Es gibt hier viele Seile und Lifte, siehe Bild 3.18. Meistens wird vom Arlberg Richtung Osten geflogen, das Panorama ist im nächsten Bild zu sehen. Am Arlbergpass treffen die Talwinde aufeinander.



Bild 10.8.35 Der Landeplatz (knapp 1300 m) ist westlich der Nassereinbahn in St. Anton neben dem Golfplatz. Die örtliche Flugschule bittet um vorherige Einweisung und Anmeldung. Infos dazu auf der Internetseite www.fca.at



Bild 10.8.34 Die Bergstation Kapall. Startplätze nach Ost und West sind vorhanden. Wenn man vor dem Startplatz aufgedreht hat, lässt man sich nach hinten an die hohen Berge versetzen und dreht dort weiter auf. Am Oststart kann man auch gleich nach links an die Bergflanke fliegen. Der Blick geht von Höhe St. Anton nach Norden zu den Startplätzen. Es laufen manchmal unterschiedliche Seilbahnen. Daher wechseln dann auch die Startplätze. Infos, siehe Infokasten am Ende.





Parseier Spitze

Bild 10.8.36 Das Panorama vom Arlberg zur Parseier Spitze nach Osten, vergleiche mit Bild 10.8.31. Es ist eine geschlossene Bergkette, vor der definiert werden kann.

Eine schöne Einsteigeraufgabe ist der Flug bis zum Knick vor der Parseier Spitze und zurück.

Bild 10.8.37 Das Panorama auf die nördliche Talseite mit den tollen Südflanken. Links der Arlbergpass. Man beachte die super Wolkenstraße über der Bergkette.

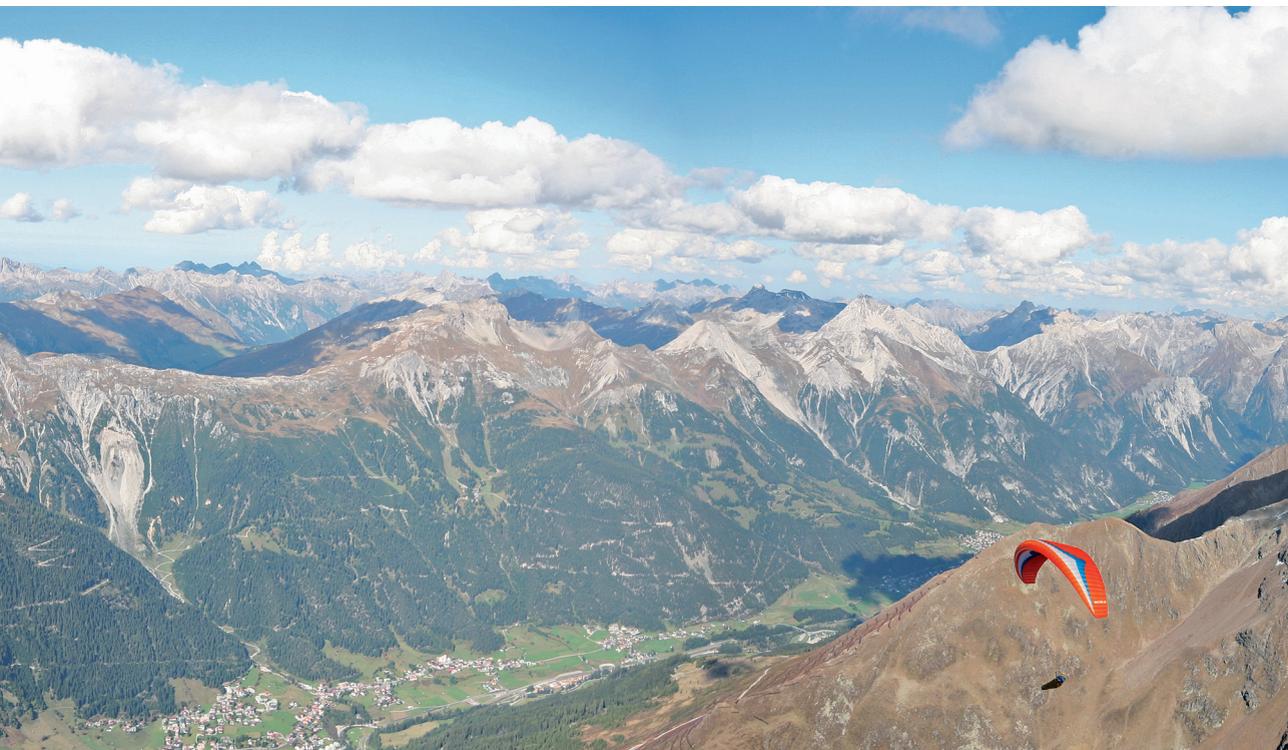




Bild 10.8.38
Der Blick von der Parseier Spitze kommend zum Arlberg nach Westen.



Bild 10.8.39
Die Arlbergrennstrecke ist nicht nur thermisch hervorragend, die Wolkenbasis steigt in der Regel auch noch bis zum Pass enorm an. Hinter dem Pass Richtung Schnifis fällt sie aber markant wieder ab.

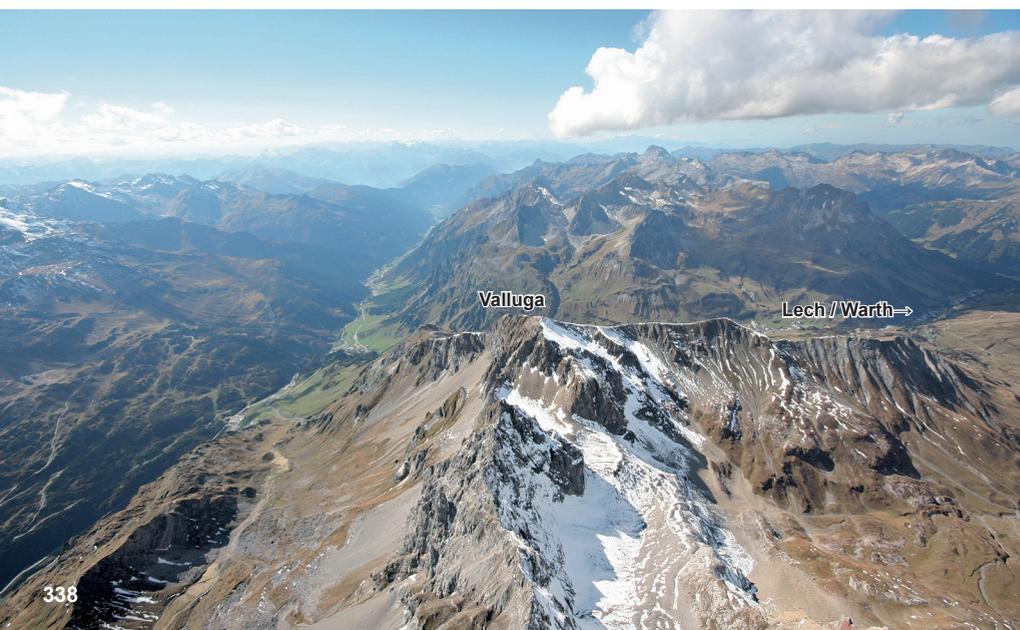


Bild 10.8.40
Die Aussicht über dem Arlbergpass nach Westen, hinter dem Pass verläuft nach rechts die Lech - Warth Passstraße.

Tip:
 In der Nähe des Arlbergs steht eine Konvergenz quer über dem Tal.



Bild 10.8.41 Östlich vor dem Arlberg, der Blick geht nach Westen.



Bild 10.8.42 Das ist der Startplatz neben der Hinterhornalm, Gnadental. Die Drachen starten auf der Rampe nach Südost, die Gleitschirme oberhalb zwischen den Latschen.



Bild 10.8.43 Das ist der Startplatz Innsbruck Seegrube. Die Drachen starten hinter dem Restaurant auf der Rampe nach Süden, die Gleitschirme 30 m höher (westlich) am Wetterhaus. Der Hausbart steht vor der Kuppe.

Kramsach ($\Delta H = 1200$ m)

Start- und Landeplätze im Bild 10.8.5 und 6

Seilbahn: Da der Lift abgebaut ist muss man hier jetzt hinaufwandern.

FS Wildschönau: www.paragliding.at

Info: www.flugsport-service.com

Gnadental ($\Delta H = 800$ m)

Die Start- und Landeplätze (690 m) sind in den Bildern 10.8.10 und 42 besprochen.

Auffahrt auf einer Mautstraße, Sperre bei Schnee!

Innsbruck, Seegrube ($\Delta H = 1200$ m)

Die Start- und Landeplätze (570 m) im Bild 10.8.43 besprochen.

Nordkettenseilbahn: www.nordkette.com

Clubs:

www.innsbruckergleitschirmfliegerverein.org

Infos zur Stand der Kontrollzonenregelung!!!

Tourismus: www.innsbruck.at

Hochimst (nur GS $\Delta H = 1000$ m)

Die Start- und Landeplätze (1000 m) sind in den Bildern 10.8.18 und 20 besprochen.

Seilbahn und Tourismus:

www.imster-bergbahnen.at

Venet ($\Delta H = 1400$ m)

Die Start- und Landeplätze (810 m) sind ab Seite 335 besprochen.

Seilbahn: www.venet.at

Club: www.venetflieger.at

Tourismus: www.zams.gv.at

St. Anton am Arlberg (nur GS $\Delta H = 1000$ m)

Die Start- und Landeplätze (690 m) sind auf Bild 10.8.34 und 35 besprochen.

Seilbahn: www.abbag.com

Günstige Wochenkarten (Wanderpass)!

Flugschule: www.fca.at Hier bitte nachfragen wegen Gebietseinweisung.

Tel. +43/(0)5524-8439

Tourismus: www.st-anton.at

Schnifis ($\Delta H=700$ m)

Seilbahn und Tourismus:

www.region-dreiklang.at/seilbahn/

Flugschule: www.fca.at (wie St. Anton)

Club: www.abwindzentrierer.at

9 Vinschgau

Der Vinschgau ist ein hervorragendes Frühjahrsfluggebiet. Von Meran bis hinter Latsch im Westen gibt es unglaublich viele Apfelbäume, die Blütezeit fängt einige Wochen früher an als auf der Alpennordseite. Wenn im April/Mai auf der Nordseite die meisten Bahnen in Revision sind, ist hier schon lange Hochsaison. Das hat für uns Flieger den Vorteil, dass die Seilbahnen alle laufen. Bei der Anreise über den Reschenpass (noch mautfrei) erhält man einen beeindruckenden Blick auf den genau in Verlängerung des Reschensees liegenden Ortler.

Der Vinschgau bei Meran ist südöstlich ausgerichtet, das ist gut für frühe Starts. Die Ausrichtung bei Latsch ist südlich und im Verlauf zum Reschensee wird sie westlich. Das ist zwar nicht perfekt, wenn man in

Meran früh startet und schnell nach Westen fliegt, aber die Berge besitzen auch südliche Ausläufer, aus denen auch um 12.00 Uhr schon verlässlich Thermik aufsteigt. Die Talwinde können sehr stark werden.



Bild 10.9.2 Die Talstation der Hochmutseilbahn ist in Dorf Tirol. Daneben ist der kleine, mit Wasser-Sprenkellanzen „gespickte“ Landeplatz. Ein großer ist bei der Pferderennbahn.

Bild 10.9.1 Die Flugarena Vinschgau ist prädestiniert für große FAI-Dreiecke, vergleiche auch Bild 10.10.1.



Eine Skyway-Karte in der Übersicht mit der Flugarena ist bereits auf Bild 10.7.4 zu sehen. Auf den Bildern 4.24, sieht man das Vinschgau mit dem Ortlermassiv und 5.32 sieht man den Blick vom Reschenpass ins obere Inntal.



Bild 10.9.3 Auf den Tracks der Piloten sieht man verschiedene Flugmöglichkeiten. Die meistbesuchten Startberge sind der Watles und die Muthöfe. Solange die Seilbahn an der Haideralm läuft, wird auch hier gestartet. Die Fluggebiete Nauders, nördlich des Reschensees und Hirzer, östlich der Muthöfe sind für Einsteiger geeignet, aber aufgrund ihrer westlichen Ausrichtung nicht für frühe Starts geeignet.

Bild 10.9.4 Der Startplatz Muthöfe ist auf der steilen Wiese unterhalb des Restaurants, neben der Seilbahn. Der Hausbart steht vor der Antenne links im Bild. Wenn man etwas aufgedreht hat, lässt man sich an den hinteren hohen Berg, die Mutspitze versetzen und dreht weiter auf.

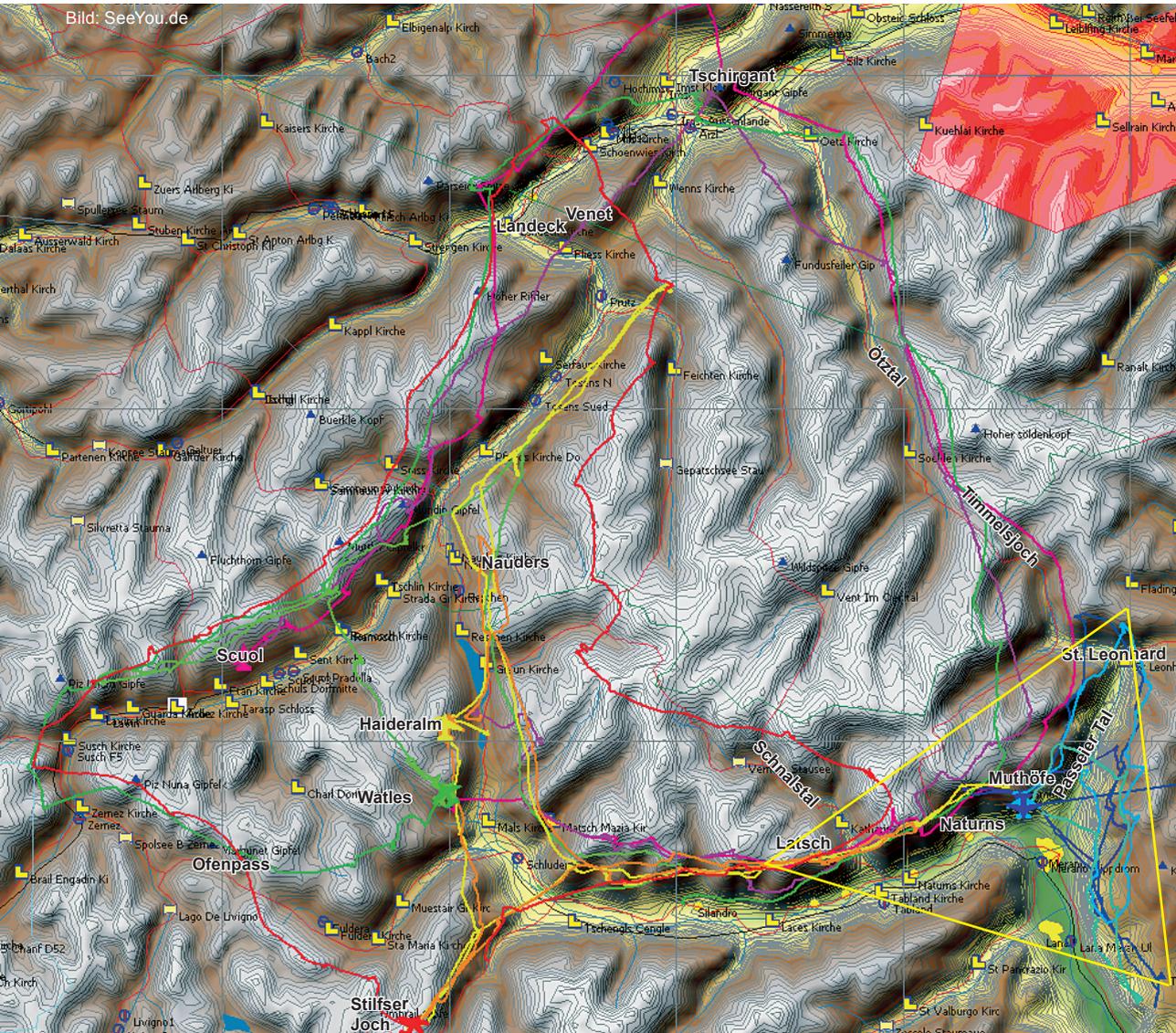




Bild 10.9.5 Der Startplatz Mutthöhe ist für Streckenflugeinsteiger nicht perfekt. Es sind zu wenige und dann nur kleine Landemöglichkeiten vorhanden. Wer über dem Startplatz nicht aufdrehen kann, sollte nicht tief abfliegen und woanders auf Thermik hoffen. In Algund, westlich von Meran, ist der Sportplatz die einzige Landemöglichkeit. Es gibt ansonsten nur Apfelbäume. Ist man aber hoch, ist es der Anfang einer effektiven schnellen Flugstrecke, der Blick geht nach Westen.



Bild 10.9.6 Ein Geheimtipp für Streckenflieger ist Latsch. Die Seilbahn fährt das ganze Jahr durch! Die Landeplätze in den Fußballfeldern sind zwar groß genug, aber von Leitungen umgeben. Ein sehr guter Ausgangsberg für Streckenflieger an guten Tagen. Die Apfelplantagen werden einige Kilometer westlich von Latsch deutlich weniger und damit stehen viele Landeplätze zur Verfügung. Der Startplatz ist die gemähte Wiese neben der Bergstation. Einen neuen Startplatz gibt es bei Naturns.



Bild 10.9.7 Der Blick vom Reschenpass geht nach Süden. Beim Flug im Vinschgau wird zuerst auf den südlichen, später auf den westlichen Bergflanken geflogen. Es gibt auf der Strecke bis zum Reschensee keine größeren Talsprünge. Das Tal steigt von Meran ca. 500 m bis zum Reschensee auf 1470 m an. Jede zur Sonne ausgerichtete Bergflanke produziert Thermik.

Die Flüge aus Bild 10.9.3

Bei den Flügen im Vinschgau und drum herum fallen folgende Flugvarianten auf. Die weiten Flüge von Meran aus folgen alle der Route zum Reschensee und zurück, oder weiter bis Landeck und zurück, oder ab Landeck zum Tschirgant und über das Ötztal nach Meran.

Interessante FAI-Dreiecksmöglichkeiten gibt es vom Watles und von der Haider Alm. Beide Startplätze sind östlich bis südöstlich ausgerichtet.

Vom Watles aus: Nachdem früh Höhe gemacht wurde, wird bei 120er Dreiecken nach Norden ins Engadin geflogen. Hier zuerst nach Westen, dann nach Osten und am Reschensee vorbei zurück in den Vinschgau. Der Vorteil dieser Flüge ist: Je nach Bedingungen können alle Wendepunkte noch um einiges verlängert werden.

Beim 200er-Dreieck, dem dunkelgrünen Track, wurde zuerst über den Ofenpass ins Engadin geflogen, anschließend ins Inntal und über das Ötztal und Meran zurück.

Von der Haider Alm aus: Der erste Wendepunkt wurde vor das Stifiser Joch gelegt, hier wird an südöstlichen Flanken geflogen. Es geht zurück und der Vinschgau wird gequert. Auf südlichen Bergausläufern wird beim 170er (der gelbe Track) bis Meran ge-

flogen. Es geht jetzt auf der gleichen Route ein Stück zurück. Am Reschensee vorbei und ins obere Inntal (Fluggebiet Nr. 7) und wieder heim. Der Vorteil bei dieser Dreiecksvariante ohne Ötztalquerung ist: Man ist nie wirklich weit vom Startplatz weg, und die Ötztalquerung ist nicht leicht.

Wenn man das 140er-Dreieck aus Bild 10.7.4 auf Seite 317, mit diesen Dreiecken vergleicht, fällt Folgendes auf: Die Wendepunkte sind ähnlich, die Routen leicht unterschiedlich.

Möchte man die Dreiecke über 140 bis 170 km hinaus vergrößern, funktioniert das auf diesen Flugrouten nicht mehr. Hierbei wurden ja viele Schenkel zweimal abgeflogen. Will man weiter fliegen, muss man direktere Wege wählen, wie z.B. beim 200er vom Watles oder 198er vom Stifiser Joch der rote Track.

Ein 200er von Meran hätte z.B. die Wendepunkte Scuol und Tschirgant.

Ein 300er ist im Kapitel 7 beschrieben, man könnte es aber auch vom Watles starten.

Das schöne an diesem Fluggebiet ist: viele Dreiecksmöglichkeiten, von ganz kleinen bis eben ganz großen sind möglich.

Bei den **100er-Dreiecken von Meran** aus, siehe das gelbe Dreieck vorherige Seite, wird erst bis Latsch geflogen, dann zurück ins Passeiertal bis hinter St. Leonhard und auf der Hirzerseite Richtung Bozen und heim.

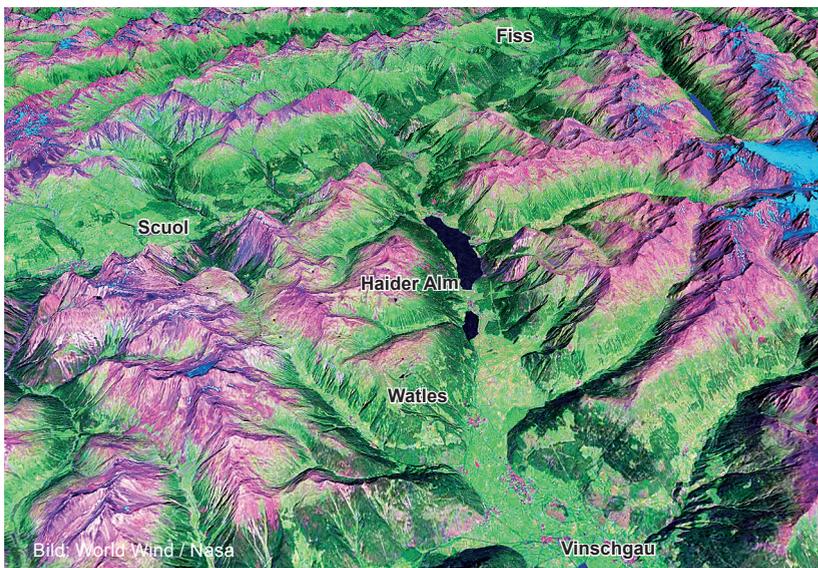


Bild 10.9.8 Für Einsteiger ist das Fluggebiet um den Watles herum gut geeignet. Mit dem Auto fährt man zum Berghotel Watles, der hauseigene schöne Wiesenstartplatz liegt auf 1750 m. Der Landeplatz in Schleis ist auf 1060 m. Zum zweiten, höheren Startplatz fährt man mit dem Lift hinauf und dann 20 Minuten zu Fuß. Drachenflieger starten beim Hotel. Am Hotel kann prima im Talwind gesoart werden.



Bild 10.9.9 Das Stilfser Joch besitzt eine östlich ausgerichtete Startmöglichkeit auf der Kuppe im Bild. Es ist ein hochalpiner, schwieriger Start. Es stehen kaum Landemöglichkeiten zur Verfügung. Wer es sich mal anschauen möchte, fährt am besten mit dem Postbus hinauf. Das Bild wurde im Juli (!) aufgenommen.

Der Vinschgau ist nordwindanfällig. Die besten Wetterlagen gibt es im Frühjahr bei wenig Wind und hoher Basis.

Für Einsteiger ist neben dem Watles das Fluggebiet Hirzer und Nauders geeignet. Zu Streckenflügen wird in diesen beiden Fluggebieten ab Mittag gestartet.

Einsteigeraufgaben:

Schöne Rundflüge kann man vom Watles aus unternehmen, den Vinschgau runter, Talseite wechseln und wieder rauf. Von Me-

ran wird meistens Richtung Timmelsjoch geflogen und auf der östlichen Seite wieder zurück, siehe die blauen Tracks im Bild 10.9.3 unten rechts. Der Hauptlandeplatz ist dabei an der Hirzer Seilbahn-Talstation.

Vom Geheimtipp Latsch fliegen Einsteiger, wegen der wenigen schwierigen Landeplätze im östlichen Vinschgau, am besten nach Westen und dann zurück. Die Aufgabengröße kann im Vinschgau stufenlos erhöht werden.

Tipp:
In der Nähe des Reschenpasses steht eine Konvergenz quer über dem Tal.

Bild 10.9.10 Skyway-Karte des oberen Vinschgau. Man erkennt, dass viele Flüge vom Hotel Watles gestartet werden. Hier wird auch die Talseite häufig gewechselt.

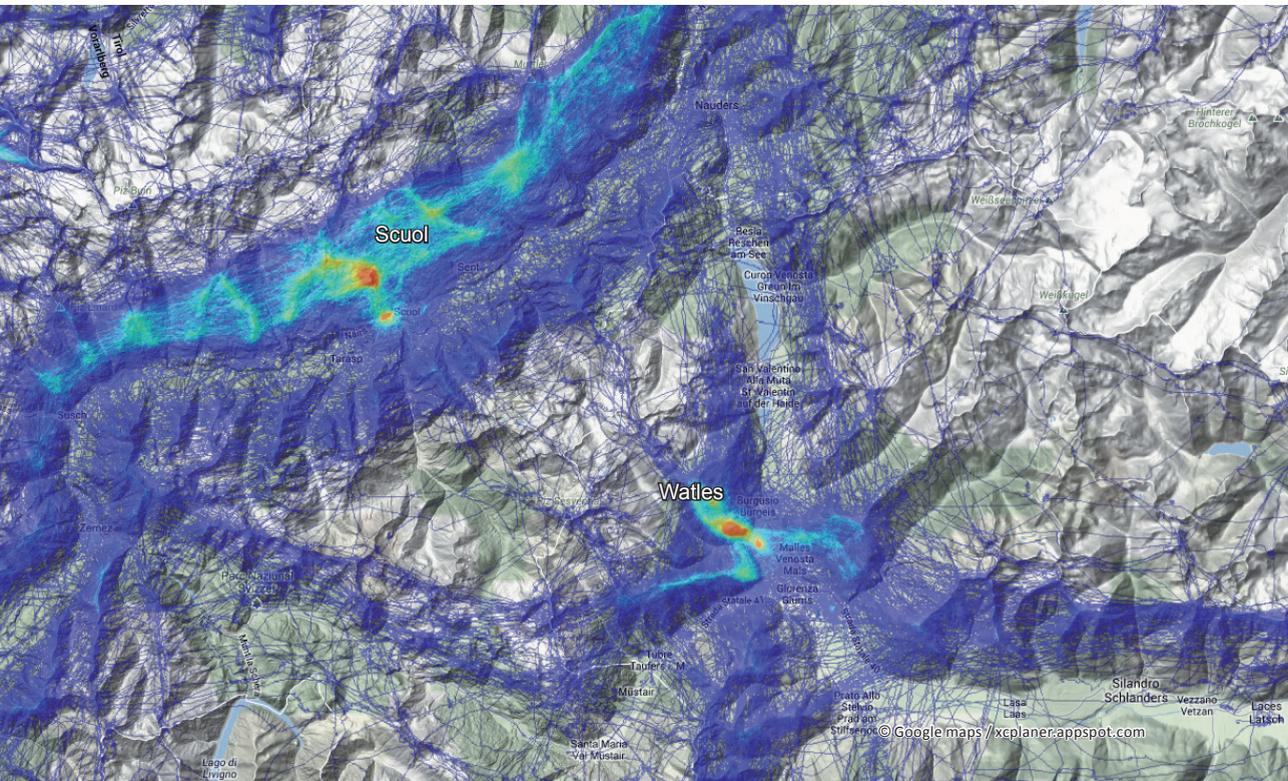




Bild 10.9.11 Der Startplatz am Watles ist Südöstlich ausgerichtet und lässt frühe Starts zu. Ein Topgebiet für Einsteiger und Streckenflieger. Hier schulen gelegentlich einige Flugschulen.

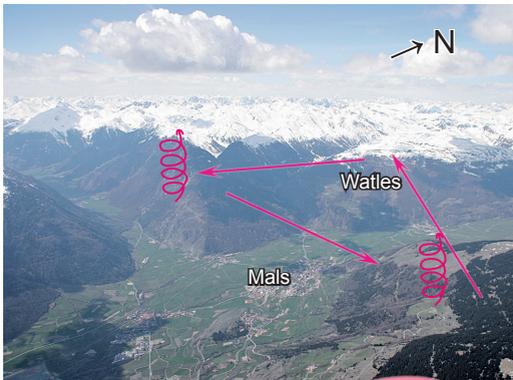


Bild 10.9.12 Das 25km Hausdreieck.



Tipp:
Das Fluggebiet Watles ist im "DVD-Fluggebieteführer" gezeigt. www.Thermikwolke.de

Bild 10.9.14 Toplanding am Hotel Watles.





Bild 10.9.15 Startplatz Hotel Watles.



Bild 10.9.17 Startplatz Berg Watles.



Bild 10.9.16 Essen mit Panoramablick auf das Ortlermassiv.



Bild 10.9.18 Links Burgeis, hier gehts hoch zum Hotel Watles. Foto: Roland Patsch, tandemfliegen-tirol.com



Hotel Watles

Fam. Georg Ziernheld
 Prämajur 49
 39024 Mals – Südtirol
www.watles.com
 +39 0473 835411
info@watles.com



Inmitten einer traumhaften Bergkulisse befindet sich unser Panorama-hotel watles**** im Oberen Vinschgau. Freuen Sie sich auf entspannte Stunden in unserem 1.200m großen SPA- und wellnessbereich, genießen Sie unsere Verwöhn-Halbpension mit einem 5-Gänge Wahlmenü am Abend oder entdecken Sie die geheimen Oldtimer-Schätze des Hotelinhabers Georg im eigenen Museum. Der hauseigene Startplatz befindet sich nur wenige Meter von unserem Hotel entfernt (1.750 m Meereshöhe).

Bild 10.9.19 Solange es auf der Haideralm Skibetrieb gibt kommen auch die Flieger einfach zu den Startplätzen. Danach wird häufig zum Watles gewechselt.



Bild 10.9.20 Unterwegs im Vinschgau, ca 10 km westlich von Meran, der Blick geht nach Meran. Zwischen Hirzer und der Muthspitze geht es ins Passeier Tal.



Bild 10.9.21 Im Vinschgau gibt es sehr viele Burgen, einige können besichtigt werden.

Bild 10.9.22 Ganz hinten im Schnalstal wurde der berühmte Tiroler „Ötzi“ gefunden. Im Archeoparc wird die Landschaft, in der Ötzi lebte, gezeigt. Am Eingang des Tals hat sich der wohl „zweitberühmte Tiroler“ Reinhold Messner die Burg Juval ausgebaut und seine Tibetika-Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.



Infokasten

Meran (nur GS $\Delta H = 800$ m)

Der Start- und Landeplatz ist in den Bildern 10.9.2 und 4 zu sehen.

Seilbahn: www.seilbahn-hochmuth.it

Tel.: +39-0473-923480

Tourismus: www.merano-suedtirol.it/de/meraner-land.html

Latsch

Start- und Landeplatz siehe Bild 10.9.6

Seilbahn und Tourismus: www.latsch.it

Hotel Watles ($\Delta H = 550$ m)

Start- und Landeplatz (1050 m) siehe Bilder links und vorherige Seite.

Seilbahn: www.watles.net ($\Delta H = 1050$ m)

Tel.: +39-0473- 835456

Hotel, Top-Tipp: www.watles.com

Super gelegenes Hotel mit erstklassigem Service, Wellness, Essen und tollen Streckenflugmöglichkeiten.

Tel.: +39-0473-835411

Haider Alm

Startplätze auf der Haider Alm und oberhalb des Dorfes Graun, als Landeplätze gibt es viele große Wiesen.

Seilbahn: www.haideralm.it

Tel.: +39-0473- 634628

Hotel: siehe Watles

Hirzer ($\Delta H =$ bis 1700 m)

Ein Startplatz ist neben der Mittelstation, westlich ausgerichtet. Der nächste an der Gipfelstation oder zu Fuß noch 1/2 Stunde höher. Der schöne Landeplatz ist unterhalb der Talstation der Hirzer Seilbahn am Fliegerquartier Trogglerhof.

Seilbahn und Tourismus: www.hirzer.info

Nauders

Infos unter: www.nauders.info

Clubs

<http://www.suedtirolerland.it/de/sportangebot/paragleiten.html>

hier sind alle Fliegerclubs und Shutteltaxis aufgelistet.